

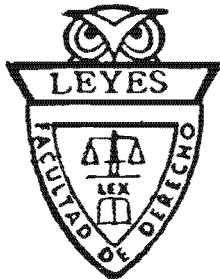


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

“EFECTOS JURIDICOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE FRENTE A LA SUBROGACION DEL ASEGURADOR”

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
VERONICA LECHUGA ACOSTA



ASESOR: DR. GILDARDO ENRIQUE BAUTISTA OLALDE



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 LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
MI ALMA MATER POR EXCELENCIA

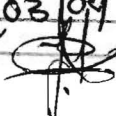
A MI FACULTAD DE DERECHO
CAUDAL DE LUZ Y CONOCIMIENTO QUE NUTRIO MI PENSAMIENTO

A MIS PADRES:
CARLOS LECHUGA ROMERO
POR SU HONESTIDAD Y RECTITUD QUE SIEMPRE NOS ENSEÑO
EN VIDA.
IRENE ACOSTA AGUILAR
EJEMPLO DE PERSISTENCIA Y PROGRESO.

A MIS HERMANOS:
PATRICIA
CARLOS
MARCELA
ALEJANDRO
QUIENES ME HAN APOYADO Y COMPARTIDO
LO MEJOR DE MI VIDA.

A MIS DOS ESPECIALES AMIGOS:
AMÉRICA
ZEUS
QUIENES ESTUVIERON CONMIGO TODO EL PROCESO.

Y A TODOS AQUELLOS EN LOS QUE SE PUEDE CONTAR
EN MOMENTOS DE LA VIDA TAN IMPORTANTES COMO ÉSTE.

Autorizo a la Dirección General de Bibliotecas de la
UNAM a difundir en formato electrónico e impreso el
contenido de mi trabajo recepcional.
NOMBRE: VERONICA LECHUGA
ACOSTA
FECHA: 9/03/04
FIRMA: 

INDICE

	Pág.
I.- ABREVIATURAS _____	I
II.- INTRODUCCIÓN _____	II
1. - GENERALIDADES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE	
1.1 Concepto del contrato de transporte _____	1
1.2 Naturaleza jurídica del contrato de transporte _____	3
1.3 Características del contrato de transporte _____	5
1.4 Clases de transporte _____	6
1.5 Elementos del contrato de transporte terrestre _____	8
1.5.1. Elementos esenciales _____	8
1.5.1.1. Consentimiento _____	8
1.5.1.2. Objeto _____	8
1.5.2. Elementos de validez _____	8
1.5.2.1. Capacidad _____	8
1.5.2.2. Forma _____	9
1.5.3. Elementos esenciales _____	9
1.5.3.1. Consentimiento _____	9
1.5.3.2. Objeto _____	9
1.6 Régimen legal del contrato de transporte	
1.6.1. Código Civil _____	16
1.6.2. Mercantilidad (Código de Comercio). _____	16
2. - CARTA DE PORTE.	
2.1 Requisitos _____	18
2.2 Contenido del clausulado y lineamientos a seguir. _____	18
2.3 La Carta de porte como título probatorio del contrato de transporte y su valor legal. _____	19
3. - CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.	
3.1 Derechos del porteador _____	20
3.2 Obligaciones del porteador _____	22
3.3 Derechos del cargador _____	25
3.4 Obligaciones del cargador _____	25
3.5 Derechos del destinatario _____	26
3.6 Obligaciones del destinatario _____	27
3.4. Responsabilidad del porteador en el transporte de mercancías:	
a). - Conforme al Código de Comercio _____	29
b). - Conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal _____	29

4. – GENERALIDADES DEL CONTRATO DE SEGURO

4.1 Concepto del contrato de seguro	32
4.2 Naturaleza jurídica	35
4.3 Objeto del contrato de seguro	35
4.4 Oferta	37
4.5 Póliza	38
4.6 Comienzo de vigencia del contrato de seguro y su fin	
4.6.1. Comienzo de vigencia	44
4.6.1.1. Perfeccionamiento del contrato de seguro o la aceptación de la oferta	44
4.7 Prima	47
4.8 Siniestro	54
4.9 Indemnización	56
4.10 La prescripción en el contrato de seguro	57
4.11 Elementos personales	
4.11.1 El asegurado	58
4.11.2 Obligaciones del Contratante	58
4.11.3 El beneficiario	62
4.11.4 El tercero dañado	63
4.12. Elementos Materiales	
4.12.1 El interés asegurable	64
4.12.2 Reglas de operación del interés asegurable	66
4.12.3 La suma asegurada	67

5.- SUBROGACIÓN DE LAS EMPRESAS ASEGURADORAS (Artículo 11 de la ley sobre el contrato del seguro)

5.1. La empresa aseguradora	69
5.1.1. Prohibiciones correspondientes a las aseguradoras	70
5.1.2. Algunas reglas que deben tener presentes las aseguradoras	72
5.1.3. De la inspección y vigilancia	73
5.2 La indemnización como obligación principal del asegurador	76
5.2.1. Límites de la indemnización	76
5.2.2. Forma de pago de la indemnización	78
5.3 Subrogación	78
5.3 Reglas de la subrogación.	
5.3.1. Consecuencias jurídicas del contrato de transporte, frente a la subrogación del asegurador	81
5.3.2. Propuesta de reformas en materia de transporte terrestre y materia de contrato de seguros	85

6.- CONCLUSIONES _____ 89

7.- FUENTES DE INFORMACIÓN

7.1. Bibliografía	92
7.2. Hemerografía	93
7.3. Legislación consultada	94
7.4. Jurisprudencia consultada del Semanario Judicial de la Federación	84,85,87,88

ABREVIATURAS

LCP Y AF	Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
LVGC	Ley de Vías Generales de Comunicación.
CoCo	Código de Comercio
CCF	Código Civil Federal
LCS	Ley sobre el Contrato de Seguro
LGISMS	Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros
LIE	Ley de Inversión Extranjera
RLIE	Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras.
LGTOC	Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito

INTRODUCCIÓN

El presente estudio tiene como objetivo llegar a la tesis planteada utilizando el método inductivo y al continuar con las siguientes etapas de la investigación se concluya con la idea que se plantea.

Esta investigación se divide en cinco capítulos, los cuales en su contexto se explica al contrato de transporte desde sus generalidades, como es concepto, naturaleza jurídica, características, derechos y obligaciones de las partes, y especialmente la responsabilidad de porteador en el contrato de transporte y la legislación aplicable a la misma.

Así mismo se estudia al contrato de seguro, objeto, naturaleza jurídica y en general demás conceptos aplicables, así como la forma en que se regula y la legislación aplicable al mismo.

De acuerdo al problema planteado en la presente tesis, se estudia a la empresa aseguradora de una manera general, estableciendo las prohibiciones, reglas e inspecciones, y vigilancia correspondientes a las mismas conforme a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

En relación a las empresas aseguradoras se estudia a la indemnización como obligación principal del asegurador, los límites de la misma, y el efecto que conlleva ésta (subrogación).

Es obvio decir que este trabajo no pretende agotar el tema de las consecuencias jurídicas del contrato de transporte frente a la subrogación de las empresas aseguradoras, sin embargo si quiere llamar la atención en el sentido de que es necesario llevar a cabo una reforma a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal para que únicamente se limite a regular sobre la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, y por consiguiente que no intervenga en el contrato de transporte regulado en el Código de Comercio, ya que conforme al artículo 5º Constitucional, la libertad de comercio sólo puede limitarse en dos supuestos: por determinación judicial, cuando se lesionen los derechos de tercero, o bien, por resolución gubernativa en los casos específicos que marque la ley, siempre y cuando se ofendan los derechos de la sociedad. En ese sentido, cuando a través de una resolución gubernativa se limite el ejercicio de la citada garantía, se requiere, necesariamente, que el ordenamiento que la restringe contenga un principio de razón legítima que sustente el interés de la sociedad y que tienda a proteger sus derechos.

EFFECTOS JURIDICOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE FRENTE A LA SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR.

1. - GENERALIDADES DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

1.1 CONCEPTO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Son varios los ordenamientos que regulan el contrato de transporte dentro de los cuales se encuentra el Código de Comercio, el cual lo regula como un acto mercantil constitutivo por excelencia.

La definición que se establece en el artículo 2646 del Código Civil Federal en su título X Capítulo IV "De los porteadores y alquiladores" señala que el contrato de transporte "es aquel 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, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes".

El contrato civil en la actualidad tiene escasa importancia, ya que sus disposiciones son poco prácticas, debido a que la mayoría de los transportes son de carácter mercantil.

Por otro lado el contenido del Código de Comercio en su Artículo 576 consiste en que "El contrato de transportes por vías terrestres o fluviales de todo género se reputara mercantil: I.- Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos del comercio; II.- Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público".

De las fracciones del precepto antes transcrito es posible dividirlos como sigue: la fracción I según su objeto ya sea mercaderías o cualesquiera efectos del comercio; y la fracción II según el sujeto que realizará el transporte, ya sea el porteador comerciante o aquella persona que se dedique al transporte para el público

Joaquín Garrigues en su libro "Curso de derecho mercantil II", afirma que "...no hay un concepto legal del transporte civil que sirva de base a la definición mercantil del transporte. Sólo sabemos que es una variedad del arrendamiento de obra..."¹, debido a que tanto el Código Civil Federal como el Código de Comercio no tienen el concepto detallado del contrato de transporte.

¹ GARRIGUES, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil II", 9ª. Edición 2ª. Reimpresión, México: Editorial Porrúa, 1999, p. 203.

El artículo 2646 del Código Civil Federal resulta contradictorio con respecto al artículo 576 del Código de Comercio, ya que el primero establece dentro del transporte la transportación de mercaderías cuando no constituyen un contrato mercantil, y por otra parte el Código de Comercio reputa como mercantil el transporte de mercaderías.

Por otro lado Ramón Sánchez Medal, establece como concepto del contrato de transporte civil " aquel contrato por el cual una persona que, sin dedicarse en forma habitual a realizar el servicio para el público, se obliga a trasladar de un lugar a otro, 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 " a cambio de un precio llamado pasaje o flete,..."²

Atendiendo al anterior concepto, no se denota la diferencia con el contrato de transporte mercantil, ya que al momento de la celebración del contrato, aunque el porteador no sea una persona que se dedique en forma habitual a realizar el servicio de transporte para el público, al cumplir con el contrato de transporte requiere de un precio, ya que está prestando un servicio destinado para el público.

Francisco Miguel Sánchez Gamborino en su libro *Doctrina jurisprudencial sobre el contrato de transporte terrestre* define al contrato de transporte como aquel contrato "...por el que una persona llamada porteador se obliga a trasladar un objeto de una parte a otra a cambio de un precio cierto que ha de pagar otra llamada cargador..."³.

Cervantes Ahumada, define al contrato de transporte en su libro de "Derecho Mercantil", como aquel contrato "...en virtud del cual el porteador se obliga mediante un precio cierto a transportar personas o cosas de un lugar a otro y entregar las cosas transportadas al consignatario (Este concepto comprende cosas materiales e inmateriales)..."⁴; también afirma que "... En la actualidad, la mayor proporción de los contratos de transportes se prestan por empresas establecidas, sujetas a concesión estatal, y que operan bajo tarifas y condiciones impuestas por el Estado. La mayoría de los contratos de transportes de la práctica mercantil actual, son contratos de adhesión"⁵

El contrato de transporte es definido por Rodrigo Uría en su libro de *Derecho mercantil* como aquel por el cual "...una persona (porteador) se obliga a cambio de un precio, a trasladar de un lugar a otro un bien o una persona determinados, o ambas a la vez..."⁶

Existen muchos criterios en cuanto al contrato de transporte ya no se da una definición concreta y clara al contrato de transporte, no se define claramente en el

² SÁNCHEZ Medal Ramón, "*Teoría General del Contrato*", 17ª. Edició, México: Editorial Porrúa, 2001, p. 348.

³ SÁNCHEZ Gamborino, Francisco Miguel, "*Doctrina Jurisprudencial sobre el Contrato de Transporte Terrestre*", 1ª. Edición, México: Editorial Aguilar, 1957, p. 22

⁴ CERVANTES Ahumada Raúl, "*Derecho Mercantil*", 4ª Edición, 2ª. Reimpresión, México: Editorial Porrúa, 2000, p. 556

⁵ Ob. Cit, p. 555.

⁶ URÍA, Rodrigo, "*DERECHO MERCANTIL*", 24ª Edición Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 1997, p. 719

artículo 576 del Código de Comercio un contrato de transporte, únicamente enumera los supuestos en que el contrato se reputará mercantil.

Los elementos principales que son necesarios para anotar un concepto de contrato de transporte son los sujetos, el objeto (cosas o personas), el precio.

1.2 NATURALEZA JURÍDICA DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

La naturaleza jurídica ha sido cuestionada, la doctrina se refiere, en parte arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra. Por otro lado atendiendo a la legislación cabe la duda sobre el carácter contractual del transporte, ya que este además de encontrarse regulado en el Código Civil Federal y el Código de Comercio, también se regula por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, así como también en algunos preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Conforme a la doctrina, hago referencia al criterio de Francisco Sánchez Gamborino quien dice que “ el contrato de transporte es por su naturaleza jurídica un arrendamiento o locación de servicios y, como tal, un contrato bilateral y oneroso”⁷.

El sometimiento a cualquier actividad encaminada a la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan se regirán por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tal como lo establece en su artículo 1º.

Dentro de la Ley antes mencionada, establece como jurisdicción federal todo lo relacionado con los caminos, puentes y los servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares; además otorga como facultades a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes, así como construirlos y conservarlos, incluye también los servicios de autotransporte federal y sus servicios auxiliares; otorgar las concesiones y permisos relacionados con las actividades antes mencionadas, además de vigilar, verificar e inspeccionar el funcionamiento y cumplimiento de cada uno (Artículo 5 LCP Y AF).

No obstante, aunque en la Ley en referencia otorga el carácter federal, al servicio de autotransporte, y que en los artículo 1º y la fracción II del artículo 2º de la misma Ley lo considera como vías de comunicación, dentro del mismo precepto último citado, establece que la carta de porte será el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y que ésta deberá contener las menciones que exige el

⁷ SÁNCHEZ Gamborino Francisco Miguel , p. 22

Código de Comercio, por lo tanto a través de ésta se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de cosas.

Continuando con el carácter federal del contrato de transporte, aunque en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, únicamente se define a la carta de porte; en la Ley de Vías Generales de Comunicación regula al contrato tipo para el transporte, el cual es elaborado unilateralmente por el concesionario o permisionario conforme al servicio que prestarán, al respecto, a continuación se transcribe el artículo 52 en su fracción I, párrafo segundo⁸:

"...Los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte, con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta Ley: I.- Celebrar contratos directamente relacionados con los objetos de la concesión o permiso, los que surtirán efectos mientras no se llene el requisito de aprobación. Tratándose de servicio normal que las empresas de vías deben prestar al público, éstas pueden someter a la aprobación de la Secretaría contratos tipo que, una vez aprobados, se pondrán en vigor en todos los casos sin variación alguna..."

Si bien es cierto que podría entrar en duda el carácter contractual del contrato de transporte, conforme al contenido en los preceptos de los artículos 2º párrafo II de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y 52 fracción I de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es importante señalar que al momento en que el consignatario manifieste su voluntad para la celebración del contrato, bajo las condiciones establecidas en el contrato tipo, es posible que estemos en presencia de la declaración bilateral de la voluntad.

De lo anterior, no debemos olvidar que aunque la carta de porte se encuentra regulada por los preceptos antes mencionados, dentro del Código de Comercio en su artículo 75 los actos que se consideran dentro del comercio, así en su fracción VIII establece como acto de comercio a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua.

En el Código Civil Federal, lo califica como un contrato de prestación de servicios, ya que está regulado en el capítulo IV del título décimo, libro cuarto, como una modalidad del referido contrato de prestación de servicios.

⁸ NOTA (1): No obstante que diversos artículos de la Ley de vías generales de Comunicación fueron derogados por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es importante señalar que en el Artículo TERCERO transitorio en su segundo párrafo establece lo siguiente: "ARTÍCULO TERCERO.-...A partir de la entrada en vigor de la presente Ley, se dejan sin efecto únicamente por lo que se refiere a las materias reguladas en la misma, los artículos 3º a 5º; 10; 12 a 20; 29 a 38; 40 a 84; 86; 89; 92 a 96; 99; 110; 116 a 124; 126; 127; 523 a 532; 535 y 541 de la Ley de vías generales de comunicación". Por lo tanto de acuerdo a lo antes transcrito, si bien es cierto que el artículo 52 de la Ley de vías generales de comunicación se encuentra dentro de los preceptos antes transcritos, también lo es que con relación a los contratos tipo, éstos no se encuentran regulados dentro de la Ley de caminos, puentes y autotransporte federal, por lo tanto conforme al Artículo 4 de ésta última Ley en referencia señala que " A falta de disposición expresa en ésta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, se aplicarán: I.- La Ley de Vías Generales de Comunicación...".

Joaquín Rodríguez Rodríguez ⁹, nos indica también que "...su naturaleza jurídica ha sido muy discutida, parte de la doctrina habla de arrendamiento de servicios o de arrendamiento de obra, para calificar su esencia...", sigue diciendo que el artículo 576 del Código de comercio, contiene un criterio contradictorio con el establecido en el artículo 2646 del Código civil federal.

1.3 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE.

Existe controversia con relación a las características del contrato de transporte debido a que unos tratadistas lo consideran principalmente un contrato consensual, y otros principalmente lo consideran formal. .

Joaquín Garrigues nos señala "...De la calificación como subespecie del arrendamiento de obra se desprende que el contrato es un contrato consensual. La entrega de la mercancía al porteador no señala el momento de la perfección del contrato, sino que es un acto de ejecución.

Contrato de transporte de cosas es, pues un contrato consensual por el que una persona llamada porteador se compromete, mediante un precio a realizar las operaciones necesarias para trasladar una cosa material de un lugar a otro, bajo su custodia..." ¹⁰.

Hay algunos que solo se limitan indicando que es un contrato autónomo, especial, consensual, otros agregan que es bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual o informal.

Otros tratadistas consideran que el contrato de transporte tiene las mismas características que los contratos civiles, ya que en su mayoría son consensuales, es decir, su validez no depende de la observancia de formalidades o requisitos determinados, sino que conforme a la regla general cada uno se obliga en la misma manera y términos en que conste que quiso obligarse.

Los juristas nos indican como una característica del contrato de transporte, el que sea consensual, aunque algunos autores tienen un criterio contrario, como lo es Ricardo Treviño García quien establece al contrato de transporte en su obra "Los contratos civiles y sus generalidades", como: principal, puesto que existe y subsiste por sí mismo; bilateral ya que adquiere éste carácter debido a que las partes se obligan recíprocamente; también se les llama sinalagmáticos, tal como lo indica el artículo 588 y 590 del Código de Comercio; oneroso, ya que en el contrato de transporte terrestre se estipulan provechos y gravámenes para ambas partes; de tracto sucesivo, debido a que sus efectos se producen a través del tiempo, que varía según la distancia a donde se va a transportar. Al lugar de salida se le designa con el nombre de destino; es una característica fundamental del contrato de transporte; formal, derivado a que se encuentra regulado en el Código Civil Federal en su

⁹ RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, *Derecho Mercantil* . 25ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2003. p. 213

¹⁰ GARRIGUES, Joaquín, *Ob. Cit.* p. 203

artículo 2656, así como en el Código de Comercio en su artículo 581, indican que el porteador deberá extender al cargador una carta de porte, de la cual se podrá solicitar copia, misma que deberá contener los requisitos señalados en los artículos antes señalados.¹¹

Ramón Sánchez Medal, lo clasifica como: bilateral, oneroso-conmutativo, de ejecución duradera y de carácter consensual o informal¹²

Rodríguez y Rodríguez, comenta que es un contrato consensual, bilateral y oneroso, que normalmente se realiza en forma de contrato de adhesión¹³.

Rodrigo Uría, nos señala al transporte como contrato "... autónomo, especial y típico, diferenciado de las otras figuras contractuales mercantiles, que ofrece el doble carácter sinalagmático y oneroso. Puede admitirse también como principio de validez general, el carácter consensual del transporte..."¹⁴.

Sánchez Medal considera que el transporte mercantil es ordinariamente un contrato de adhesión sujeto a las disposiciones sustantivas y adjetivas a la Ley de vías generales de comunicación, al Código de Comercio es un reglamento contractual de aplicación general que ha establecido unilateralmente el transportista o el porteador¹⁵

Finalmente, Cervantes Ahumada coincide con Rodríguez y Rodríguez, nos señala que la mayoría de los contratos de transporte de la práctica mercantil actual son contratos de adhesión.

1.4 CLASES DE TRANSPORTE.

El contrato de transporte lo podemos clasificar utilizando varios criterios, dentro de los cuales se tiene a Joaquín Garrigues quien lo clasifica: a).- Por el objeto, el transporte puede ser de cosas o de personas. b).- Por el lugar en que el transporte se realiza, puede ser el terrestre, fluvial, marítimo y aéreo. c).- Por el medio empleado, para el transporte terrestre, se divide en transporte con vehículos de tracción mecánica, el cual puede ser a su vez, transporte ferroviario (trenes y tranvías) o automovilístico.¹⁶

Rodrigo Uría, nos indica que existen varios criterios clasificadores siendo el mas importante el criterio conforme al objeto que se transporta, dentro de los

¹¹ TREVIÑO, García Ricardo, "LOS CONTRATOS CIVILES Y SUS GENERALIDADES", 6ª edición Editorial McGraw-Hill, 2003 506 y sigs.

¹² SÁNCHEZ, Medal, Ob. Cit. p. 105

¹³ RODRÍGUEZ, Rodríguez, Ob. Cit. p. 213

¹⁴ URÍA, Rodrigo, "DERECHO MERCANTIL", 24ª Edición, Madrid: Marcial Pons Ediciones Jurídicas y Sociales, S.A., 1997, p. 720

¹⁵ SANCHEZ Medal, Ob. Cit. p.351

¹⁶ GARRIGUES, Joaquín, Ob. Cit., p. 204

cuales se distingue al transporte de cosas y transporte de personas, en razón de las diferencias existentes en el régimen jurídico de ambos¹⁷.

Con relación al transporte de viajeros, cabe destacar que no es regulado especialmente por el Código de Comercio, éste únicamente indica en el artículo 586 que los billetes en el caso de transportes de viajeros por ferrocarriles, u otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes unos para las personas y otros para los equipajes, con los datos necesarios para su identificación.

Respecto al transporte de cosas, de igual manera Rodrigo Uría considera al transporte de mercaderías en sentido amplio considerando dentro de éstos las materias primas, productos manufacturados, semovientes; así como de transportes de efectos mercantiles dentro de éstos se tiene los títulos de crédito, papeles de negocios, billetes de banco, etc.; transporte postal comprendidos los paquetes y la correspondencia. Los bienes inmateriales, no pueden constituir objeto verdadero de transporte. En este sentido, el envío o transmisión de noticias por vía telefónica, telefónica o radiofónica no constituye el transporte¹⁸

Los ordenamientos tradicionales establecen tres clases de transportes: terrestres, marítimos (Regulado por la Ley de Navegación en su título quinto de los contratos de explotación de embarcaciones, capítulo II contratos de transporte de mercancías por agua) y aéreos.

Cervantes Ahumada menciona tres clases de transporte incluyendo dentro de estos el terrestre o fluvial tal como lo establece el artículo 576 del Código de Comercio, éste mismo lineamiento lo enmarca el epígrafe del título décimo del libro segundo del mismo Código que a la letra dice: "De los transportes por vías terrestres o fluviales; marítimo y aéreo, nos señala que técnicamente no hay razón para reglamentaciones separadas, por lo que deberían tener un tratamiento legislativo unitario. También nos señala otra clasificación del transporte conforme al objeto que se transporta, clasificándolo en transporte de personas y cosas (corporales e incorpales).¹⁹

Se concluye que todos coinciden que las clases más importantes del contrato de transporte son de acuerdo al objeto que se transporta, ya sea transporte de personas o transporte de cosas; otro criterio no menos importante es la clasificación que se divide en terrestre o fluvial, marítimo y aéreo.

Ramón Sánchez Medal, afirma que no es suficiente que la persona que realiza el transporte aisladamente, sea un comerciante, que debe de ser una empresa dedicada de manera profesional a la prestación en masa para el público.²⁰

¹⁷ URÍA, Rodrigo, Ob. Cit. p. 720.

¹⁸ Ob. Cit., P. 720

¹⁹ CERVANTES, Ahumada, Ob. Cit. p. 556.

²⁰ SANCHEZ, Medal, Ob. Cit., p. 720

Atendiendo a los criterios de clasificación todos coinciden con los ordenamientos fundamentales es decir en el transporte terrestre o fluvial, marítimo y aéreo; otro criterio no menos importante es la clasificación que se divide en transporte de personas o transporte de cosas, al respecto es importante que se realicen modificaciones a los ordenamientos relacionados con el transporte, diferenciando de fondo cada una de las clases de transporte, ya que actualmente se complementan con varios ordenamientos, específicamente el contrato de transportes de mercancías se complementa con la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley de Vías Generales de Comunicación, Código de Comercio, Código Civil Federal.

La dinámica jurídica y la importancia de las relaciones comerciales conllevan a la necesidad de dar al contrato de transporte un papel primordial en el desarrollo de nuestro país.

1.5 ELEMENTOS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Antes de hablar de los elementos del contrato, es importante también de manera breve comentar sobre los elementos esenciales y de validez del contrato de transporte terrestre.²¹

1.5.1. Elementos esenciales.

1.5.1.1. Consentimiento.

El contrato de transporte se perfecciona desde el mutuo acuerdo de las partes, para transportar el objeto del contrato, no necesita la entrega de la cosa para constitución.

1.5.1.2. Objeto.

Esta representado por la prestación de servicio de transporte. El objeto del servicio puede ser el transporte tanto de personas, cosas, mercaderías o cualesquiera otros objetos.

1.5.2. Elementos de validez.

1.5.2.1. Capacidad

Es la aptitud para adquirir un derecho, o para ejercerlo y disfrutarlo.

Debido a que el servicio de autotransporte de carga es considerado de jurisdicción federal, conforme al artículo 5 de la Ley de Caminos, Puentes y

²¹ TREVIÑO García Ricardo, Ob. Cit. p. 507 y 508

Autotransporte Federal, es importante hacer referencia al contenido de su artículo 8º, el cual establece que la Secretaría otorgará permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal, pasaje y turismo.

En el artículo 9 de la ley en referencia, establece que los permisos se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, de tal modo que en el caso de persona físicas deberán de tener la mayoría de edad y estar en pleno uso de sus facultades mentales; en el caso de las empresas de transportes deben reunir los requisitos conforme a la Ley General de Sociedades Mercantiles.

1.5.2.2. Forma.

La validez en el contrato de transporte, no depende de la carta de porte, el artículo 1796 del Código Civil Federal establece que los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la ley.

Con relación al precepto antes anotado, si bien es cierto que en el Código de Comercio en su artículo 581 impone la obligación de extender una carta de porte, y que además en el artículo 583 la reconoce como el título legal, ello no implica que sea un elemento de validez en el contrato de transporte, ya que con el contenido de la carta de porte se decidirá únicamente las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, no así sobre la existencia del contrato.

1.5.3. Elementos del contrato.

1.5.3.1. Reales.

Dentro de los elementos reales lo integran la cosa o las personas objeto del transporte y el precio que es la cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios, éste puede ser pagado por el cargador o por el consignatario. Por otra parte también se puede llamar pasaje cuando se transporta a personas y cuando lo que se transporta son cosas se le llama porte o flete.

1.5.3.2. Objeto.

El multicitado artículo 2646 del Código Civil Federal, hace referencia al objeto señalando dentro de éstos a las personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, pero sólo en el caso de que no constituya un contrato mercantil y 2656 fracción IV hace referencia sobre el objeto del contrato de transporte en el sentido de que impone la obligación de expresar en la carta de porte la designación de los efectos, de su calidad genérica de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan.

En su fracción primera del artículo 576 del Código de Comercio, señala como objeto a las mercaderías o cualesquiera efectos del comercio.

Así mismo en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal en los artículos 2, fracción VIII, IX, X, XI, 8 fracciones I, II, IV, V VI, 33 fracciones I a III, 35, 38, 46 a 53, 58 a 68 son aquellos que hacen referencia al objeto en el contrato del transporte.

En el Código de Comercio en el artículo 576, 581 fracción IV, 588, 590, así como los artículos 2646, 2647, 2648, 2649, 2651, 2655, 2656, fracciones IV y V, 2658 y 2661 del Código Civil Federal son aquellos artículos que de alguna forma hacen alusión al objeto del contrato de transporte.

Dentro del libro cuarto, titulado de las obligaciones en la primera parte, título primero, del capítulo I de los contratos establece dentro de su artículo 1794 del Código Civil Federal, que para la existencia del contrato se requiere consentimiento y objeto que pueda ser materia del contrato

1.5.3.3. Precio.

El precio del transporte es la cantidad de dinero que el porteador recibe en compensación a sus servicios.

El precio del transporte puede ser pagado por el cargador o bien ser pagado por el consignatario. La mayoría del transporte se ajusta a tarifas dictadas o aprobadas por el Estado, éstas ofrecen una estabilidad en garantía para el cargador.

Con relación al precio, en el artículo 5 fracción VIII de la ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, otorga dentro de las atribuciones a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes establecer las bases generales de regulación tarifaria en todo lo relacionado con los caminos, puentes, servicios de autotransporte que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

En el desarrollo del tema 1.2 se había mencionado que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, deroga algunas disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, además dejó sin efectos diversos preceptos, pero únicamente respecto a las materias reguladas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Si bien es cierto que dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, regula dentro de su capítulo IV a las tarifas, ésta establece únicamente lo siguiente:

" ARTÍCULO 19.- En caso de que la Secretaría considere que en alguna o en algunas rutas no exista competencia efectiva en la explotación del servicio de autotransporte federal de pasajeros solicitará la opinión de la Comisión Federal de Competencia para que, en caso de resultar favorable se establezcan las bases

tarifarias respectivas. Dicha regulación se mantendrá sólo mientras subsistan las condiciones que la motivaron".

" ARTÍCULO 20.- La Secretaría podrá establecer las tarifas aplicables para la operación de las Unidades de Verificación, así como las bases de regulación tarifaria de los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos...

...En los supuestos a que se refieren este artículo y el anterior en los que se fijen tarifas, éstas deberán ser máximas e incluir mecanismos de ajuste que permitan la prestación de servicios en condiciones satisfactorias de calidad, competitividad y permanencia".

"ARTÍCULO 21.- Cuando un permisionario sujeto a regulación tarifaria considere que no se cumplen las condiciones señaladas en este capítulo, podrá solicitar opinión de la Comisión Federal de Competencia. Si dicha Comisión opina que las condiciones de competencia hacen improcedente en todo o en parte la regulación, se deberán hacer las modificaciones o supresiones que procedan".

Se concluye que conforme al artículo tercero transitorio de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, aún se encuentran vigentes con relación a la aplicación de las tarifas los artículos 55 al 62 de la Ley de Vías Generales de Comunicación dichos preceptos establecen entre otras regulaciones que las tarifas para el cobro de los servicios de las empresas porteadoras, comprenderán las cuotas y las condiciones conforme a las cuales deberán aplicarse.

Por otra parte tienen la obligación las empresas porteadoras de formular sus tarifas, y los elementos de su aplicación como tablas de distancia, clasificaciones de efectos, tablas de mermas, las cuales se someten a la aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien las aprobará siempre que se encuentren de acuerdo con los preceptos de la ley en mención, su reglamento y las concesiones respectivas. Las tarifas se formularán y aplicarán observando perfecta igualdad de tratamiento (fracción I del Artículo 55 de la LVGC).

Las tarifas y sus modificaciones estarán en vigor una vez aprobadas o registradas en la fecha que expresamente señale la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en el período en que la autorización lo indique, además éstas estarán sujetas a ser revisadas, modificadas o canceladas. En algunos casos la Secretaría determinará los casos en que es necesario publicar las tarifas en el Diario Oficial de la Federación. (fracción III del Artículo 55 de la LVGC).

Por otra parte si las tarifas no indican el período en vigor permanecerán vigentes hasta la fecha en que se fije el documento por el cual se les cancele o modifique, no obstante, toda las tarifas ya sea que tengan vigencia o no están sujetas a ser revisadas, modificadas o canceladas en los términos que ordene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. (fracción V del Artículo 55 de la LVGC).

Cuando fueren aplicables en un servicio determinado diversas tarifas de una misma empresa, ésta tendrá la obligación de combinarlas (Artículo 56 LVGC).

En la fracción V del artículo 581 del Código de Comercio se hace referencia al precio del transporte.

El artículo 587 del Código de Comercio, refuerza indicando que "... en los transportes que se verifiquen por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que en las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, a las tarifas y reglamentos cuya aplicación solicite; si no determinare tarifas, deberá el porteador aplicar el precio de las que resulten mas baratas, con las condiciones que a ellas sean inherentes, consignando siempre su expresión o referencia en la carta de porte que entregue al cargador".

En el Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, establece con relación a las tarifas en su artículo lo siguiente: "En la prestación de servicios de autotransporte federal de carga, las tarifas serán acordadas libremente entre autotransportistas y expedidores, tomando en cuenta el tipo de servicio, características de los embarques, volumen, regularidad y sistema de pago.

Dentro del mismo reglamento en su artículo 66D establece la obligación de los permisionarios de tener en sus oficinas y vehículos destinados al servicio, ejemplares impresos de las tarifas y de las reglas de aplicación, las cuales deberán estar a la vista y a disposición del público usuario.

1.5.3.4. Personales.

Esta integrado por el porteador o transportista, el cargador o el pasajero o viajero, éstos dos últimos no requieren capacidad especial para contratar, únicamente requieren una capacidad general para contratar; y el destinatario o consignatario.

A.- Porteador o transportista.

Es la persona que asume la obligación de transportar la cosa, así como las responsabilidades propias del contrato, aún cuando el transporte lo realice a través de sus dependientes, tal como lo señala el artículo 2646 del Código Civil Federal y el artículo 577 del Código de Comercio, el cual establece que "el porteador salvo pacto en contrario, puede estipular con otro la conducción de las mercancías, en ese caso conservará tal carácter respecto de la persona con quien haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a la segunda".

El nombre del porteador se figura en el artículo 581 del Código de Comercio en su fracción segunda al decirnos " El porteador de mercancías o efectos deberá

extender una carta de porte, de la que éste podrá pedir una copia. En dicha carta se expresará:...

...II. El nombre, apellido y domicilio del porteador...".

El porteador puede ser bien una persona física o bien una persona moral establecida conforme a las leyes mexicanas, conforme al artículo 9º de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal; también lo puede el Gobierno Federal, estatal o municipal o cualquier otro ente público.

Para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, se requerirá de permiso otorgado por la Secretaría de comunicaciones y transporte, conforme al artículo 8 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

El servicio combinado no se encuentra regulado dentro de Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, a diferencia de Ley de Vías Generales de Comunicación la cual establece los supuestos en que se presenten pluralidad de porteadores comúnmente llamado servicio combinado o transporte cumulativo, éste consiste en que el transporte es contratado en primera instancia con un porteador, quien a su vez encomienda a porteadores sucesivos la ejecución de parte del contrato, pero con sólo un contrato y una sola documentación; es viable que dentro de ésta pluralidad de porteadores utilicen diversos medios de transporte ya sea transporte terrestre, marítimo, aéreo, ferroviario, etc.; al respecto el último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario.

En la fracción segunda del artículo 52 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece: que: "...Los concesionarios o permisionarios que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte podrán con la previa aprobación de la Secretaría de Comunicaciones y sujetos a las restricciones que establece esta ley:..

...II. Explotar sus líneas en combinación con otra u otras empresas nacionales y extranjeras. Se entiende que existe combinación, cuando de común acuerdo establecen horarios, itinerarios, tarifas unidas o combinadas, expidan documentos directos, intercambien sus equipos o ejecuten otros actos análogos con este fin".

El artículo 53 de la Ley de Vías Generales de Comunicación establece que " los concesionarios y permisionarios de vías generales de comunicación y medios de transporte tienen la obligación de enlazar sus vías, líneas o instalaciones con las de otras empresas y con las del Gobierno Federal, así como de combinar sus servicios con los de aquéllas y con los de éste, cuando el interés público lo elija...".

En el artículo 74 de la misma Ley indica: "Cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador esta obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija esta ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u

omisión de que responda el último porteador. La responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga, y termina cuando la entrega".²²

No debe confundirse al comisionista mercantil con el porteador, el artículo 273 del Código de comercio establece a la comisión mercantil como "el mandato aplicado a actos concretos de comercio se reputa comisión mercantil...".

Son aquellos que reciben el mandato de hacer un contrato de transporte.

El comisionista que tenga que remitir efectos a otro lugar deberá de contratar el transporte cumpliendo las obligaciones que se le imponen al cargador (artículo 296 del Código de comercio), es posible que el comisionista actúe en nombre propio, motivo por el que toma el carácter de cargador.

En el caso en que el comisionista actúe en nombre propio, asumirá las obligaciones del cargador, como se indicó en el ordenamiento 296 del Código de Comercio, si lo hace en nombre ajeno, su intervención es la propia de un representante.

La principal función del comisionista de transporte no es transportar, sino hacer que porteadores transporten, ya que sus obligaciones son distintas, el comisionista cumple con la obligación efectuando un contrato de transporte y el porteador, sólo cumple transportando.

B.- Cargador o remitente.

Es la persona que requiere de los servicios de transporte, y es quien adquiere el derecho a exigir su realización, se obliga a entregar la carga para su transporte, no importa que el cargador sea o no propietario de la mercancía.

"Remitente o cargador. Es la persona que a su propio nombre solicita el transporte y frente a la cual el porteador asume la obligación de efectuarlo. Es el acreedor del transporte en su fase constitutiva. Lo esencial es que actúe en su propio nombre, pues en todo caso remitente sería la persona representada. En cambio, es diferente que obre por su cuenta propia o ajena (el mandatario o comisionista que en su propio nombre pacten el transporte son remitentes frente al porteador) y que sea o no propietario de las cosas transportadas: La posición jurídica del remitente dentro del contrato de transporte queda totalmente separada

²² NOTA (2): Al igual que el artículo 52 de la ley de vías generales de comunicación, los artículos 53 y 74 quedan sin efecto conforme al artículo TERCERO TRANSITORIO de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, pero únicamente por lo que se refiere a las materias que no se regulen dentro de la misma; al respecto de lo anterior, se hace la observación que por lo que se refiere al servicio combinado éste no se encuentra regulado dentro de ésta última ley. Es necesario una ley que regule específicamente al contrato de transporte.

del título jurídico que le permite disponer de la cosa (propiedad, posesión, simple tenencia material, etc.)"²³.

Dentro de los artículos 581 fracción I del Código de Comercio y 2656 fracción I del Código Civil Federal, no indican un concepto del cargador o remitente, únicamente se limitan a decir que en la carta de porte debe anotarse el nombre y domicilio del cargador

A diferencia de los preceptos mencionados anteriormente, dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicio Auxiliares, en su artículo 2º, establece: "Para los efectos de este reglamento se entenderá por:...

...IV. Expedidor o remitente: Persona que a nombre propio o de un tercero, contrata el servicio de autotransporte federal de carga;

C.- Consignatario o destinatario

Es aquella persona a la que se le entregará la mercancía transportada, no interviene en inicio en el contrato de transporte, pero adquiere derechos y obligaciones (595 y 596 del Código de Comercio), es posible que dentro del contrato de transporte el cargador y el destinatario sean la misma persona.

"El consignatario es extraño al contrato de transporte; es solo la persona indicada para recibir las mercancías en el punto de destino convenido. Para que se actualicen las obligaciones y derechos a cargo y a favor del consignatario, es necesario que éste acepte el contrato de transporte y se convierta, así en la tercera parte del mismo..."²⁴

La designación del consignatario puede hacerse nominativamente, o bien es posible que se haga a la orden o al portador, como lo señala en Artículo 582 del Código de Comercio de ésta manera es posible que en la celebración del contrato de transporte no se sabe quien será el consignatario.

El consignatario entra en la relación contractual, desde el momento en que el contrato se celebra, al momento en que el consignatario se convierte en el portador legítimo del documento y se subrogará por éste solo hecho, en las obligaciones y derechos que tuviere el cargador, su derecho es originario.

La posición jurídica del consignatario es controvertida debido a que es un tercero que no interviene en la celebración del contrato, sin embargo la verdadera causa o razón está en la naturaleza de título de tradición que tiene la carta de porte. Como el tenedor legítimo de la carta adquiere la disponibilidad de las mercancías porteadas y el derecho a obtener la entrega de las mismas, al transmitir el cargador

²³ GARRIGUES, Joaquín, Ob. Cit. p. 207

²⁴ CERVANTES, Ahumada, Ob. Cit. p. 561.

ese título al consignatario le transmite también ese derecho que es un derecho condicionado al pago del precio del transporte.²⁵

De igual manera dentro del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicio Auxiliares en su artículo 2º contempla al destinatario o consignatario como la persona receptora de mercancías transportadas por autotransporte federal;

1.5.3.5. Formales.

Tal como se ha mencionado en la presente tesis, algunos autores consideran que el contrato de transporte no es primordialmente un contrato formal, ya que dentro de los elementos de existencia del contrato de transporte es el consentimiento de las partes, por lo tanto no es necesario que sea confiado a ningún documento escrito.

En el capítulo 2º se retomará el presente tema a fin de dar un mayor detalle sobre la carta de porte.

1.6. RÉGIMEN LEGAL DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Este inciso es de importancia tratarlo en virtud de que no solo existen preceptos y reglamentación en el Código de Comercio, sino que también se encuentran otras disposiciones aplicables a ésta; además de regularse por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, lo regulan a través de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Ley de Vías Generales de Comunicación, y Código Civil Federal.

En primer término veremos de dónde han emanado los preceptos que regulan al contrato de transporte y así, encontramos que el artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos señala " El Congreso tiene la facultad: ...para dictar leyes sobre vías generales de comunicación...".

1.6.1. Código Civil Federal.

Dentro del Código Civil Federal en el libro cuarto de las obligaciones, en su título décimo del contrato de prestación de servicios, en su capítulo cuarto de los porteadores y alquiladores, contiene al contrato de transporte.

1.6.2. Mercantilidad (Código de Comercio).

Sánchez Gamborino, no dice que los contratos mercantiles en lo relativo a sus requisitos, modificaciones, excepciones, interpretación y extinción y a la

²⁵ URÍA, Rodrigo, Ob. Cit. p. 722.

capacidad de los contratantes, se regirán por el Código de Comercio, o leyes especiales, y en lo que no se halle expresamente establecido en el Código de Comercio, se aplicarán las reglas generales de derecho común²⁶.

Derivada del artículo 73 fracción XVII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que establece que " El Congreso tiene facultad: ... XVII.- Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación, y sobre postas y correos, para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal; se emana la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y la Ley de Vías Generales de Comunicación; ésta última ha sufrido diversas modificaciones, anteriormente en su artículo 1º se encontraba la clasificación de las Vías Generales de Comunicación, pero han sido derogadas la mayoría de sus fracciones ya que únicamente se encuentra vigente la fracción XI con las rutas del servicio postal.

Actualmente a través del artículo 5 en su fracción I de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sin perjuicio de las otorgadas a otras dependencias de la administración pública federal, planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo de los caminos, puentes y servicio de autotransporte federal y sus servicios auxiliares²⁷.

Dentro del punto 1.2, ya se había mencionado sobre el contenido del artículo 75 en su fracción VIII, dicho precepto enumera los actos de comercio incluyendo a las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, dicho precepto nos permite calificar al contrato de transporte terrestre como mercantil, considerando que la mayoría del servicio de transporte terrestre es generalmente realizado por empresas de transportes; no obstante no debemos olvidar que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes también otorga el permiso para la operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo a personas físicas tal como lo establece el artículo 8 en su fracción I de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal el cual a la letra dice: "ARTÍCULO 8.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para: I.- La operación y explotación de los servicios de autotransporte federal de carga, pasaje y turismo...".

²⁶ SANCHEZ Gamborino, Ob. Cit. p. 25

²⁷ NOTA(2): Anterior al decreto publicado el 22 de diciembre de 1993, mediante el cual se expide la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 51 establecía lo siguiente: " La Secretaría de Comunicaciones está facultada para introducir a las condiciones conforme a las cuales se haga el servicio público en las Vías Generales de Comunicación y medios de transporte ya establecidos o que en lo sucesivo se establezcan, en su calidad de servicios públicos, todas las modalidades que dicta el interés del mismo..."

2. - CARTA DE PORTE.

2.1 REQUISITOS.

Conforme a la legislación que regula al contrato de transporte, la carta de porte es un elemento formal, mas no un elemento esencial, ya que para la existencia del contrato de transporte es el acuerdo de voluntades y el objeto.

El artículo 581 del Código de Comercio, precepto ya antes citado, establece los requisitos que deben expresarse en la carta de porte:

“Artículo 581

El porteador de mercancías o efectos deberá extender al cargador una carta de porte, de la que este podrá pedir una copia, en dicha carta de porte se expresarán:

- I.- El nombre, apellido y domicilio del cargador;
- II.- El nombre, apellido y domicilio del Porteador;
- III.- El nombre, apellido y domicilio de la persona a quien o a cuya orden vayan dirigidos los efectos o si han de entregarse al portador de la misma carta;
- IV.- La designación de los efectos, con expresión de su calidad genérica, de su peso y de las marcas o signos exteriores de los bultos en que se contengan;
- V.- El precio del transporte;
- VI.- La fecha en que se hace la expedición;
- VII.- El lugar de la entrega al porteador;
- VIII.- El lugar y el plazo en que habrá de hacerse la entrega al consignatario;
- IX.- La indemnización que haya de abonar el porteador en caso de retardo, si sobre éste punto mediare algún pacto”.

La carta de porte es a favor del consignatario, a su orden o bien como una tercera opción al portador, debiendo extenderse en libros talonarios. Los interesados podrán pedir copias de ellas, las que se expedirán expresando en las mismas su calidad de tales. El portador legítimo de la carta de porte se subrogará por éste solo hecho en las obligaciones y derechos del cargador. (Artículo 582 del Código de Comercio).

Así mismo, es importante señalar que los requisitos que deberá contener la carta de porte también se encuentran regulados en el Código Civil Federal en su artículo 2656 los cuales son similares al Código de Comercio.

2.2 CONTENIDO DEL CLAUSULADO Y LINEAMIENTOS A SEGUIR.

Además de los requisitos que establece el artículo 581 del Código de Comercio, los portadores establecen las condiciones bajo las cuales se prestará el servicio así como limitaciones de responsabilidad sobre las cosas transportadas, al respecto de éste último punto expondré en el capítulo 3.4 la responsabilidad de los portadores conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal y demás leyes conforme a las cuales se regula.

2.3 LA CARTA DE PORTE COMO TÍTULO PROBATORIO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE Y SU VALOR LEGAL.

No obstante que el contrato de transporte es consensual, el artículo 583 del Código de Comercio establece que la carta de porte es el título legal entre el cargador y el porteador, establece también que dentro de su contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento, sin admitir mas excepciones que la falsedad y error material de su redacción.

Dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal contiene en su artículo 2º diversos conceptos, dentro de los cuales encontramos en su fracción II lo siguiente: "Carta de porte: Es el título legal del contrato entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que susciten con motivo del transporte de las cosas; contendrá las menciones que exige el Código de Comercio de la materia y surtirá los efectos que en él se determinen".

Al respecto, en igual sentido encontramos el artículo 600 del Código de Comercio, que a la letra dice: "Los empresarios de transportes están obligados: ...II.- A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta de porte a que se refiere el artículo 581..."

Aunque no es indispensable la carta de porte debido al carácter consensual del contrato de transporte, el objetivo de ésta es de carácter probatorio, ya que con éste se demuestra la existencia de un contrato de transporte²⁸

La naturaleza jurídica de la carta de porte como título probatorio, es considerado como título representativo de la mercancía, considerando que en el artículo 581 fracción IV del Código de Comercio, señala la obligación de anotar detalladamente todos los datos de la mercancía, como es calidad, peso, marca o signos de la mercancía, por lo que en caso de transmisión de derechos de la mercancía, se tendrá información completa de la mercancía de la que se transmitieron los derechos.

Una vez que se cumpla el contrato de transporte, es decir que sea entregada la mercancía al destinatario, la carta de porte será devuelta al porteador, teniendo como consecuencia de éste canje, la cancelación de las respectivas obligaciones y

²⁸ NOTA (3) Al respecto la siguientes tesis establece: CARTA PORTE, PRESENTACION DE LA COMO DOCUMENTO BASE DE LA ACCION. Los contratos mercantiles de transporte, tienen como documento fundatorio la carta porte, la cual debe ser exhibida al ejercitar una acción derivada de ese tipo de contratos; por ende, si la carta porte presentada por el quejoso no hace mención alguna al demandado, no puede ser considerada como documento base de la acción; por tal motivo el desechamiento de la demanda no es ilegal.

PRIMER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIAS PENAL Y ADMINISTRATIVA DEL SEGUNDO CIRCUITO. Octava Época, Instancia: Tribunales Colegiados de Circuito, Fuente: Semanario Judicial de la Federación, Tomo: XV-II Febrero, Tesis: II.Io.P.A.181 C, Página: 256, Amparo directo 939/94. Trans-Vitro, S. A. de C. V. 26 de enero de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Ceja Villaseñor. Secretaria: Teresita del Niño Jesús Palacios.

acciones, salvo que en el acto se hagan constar por escrito, en la misma carta de porte, las reclamaciones que las partes se reserven, ejemplo: En el caso de que la mercancía se entregue golpeada. (Párrafo II Artículo 583 del Código de Comercio).

En el artículo 583 del Código de Comercio en su párrafo último establece que si al consignatario por alguna razón la carta de porte llegare a extraviarse o por alguna otra causa, no le sea posible devolver al porteador la carta de porte en el acto en que se reciban los géneros, deberá de entregar al porteador un recibo de los objetos que le fueron entregados, por lo que éste tendrá los mismos efectos, como si se hubiese devuelto la carta de porte; si la carta de porte fue expedida a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

No obstante del contenido en el Artículo 583 párrafo segundo, el artículo 584 del mismo Código de Comercio, establece que las cuestiones que surjan en caso de que la carta de porte se extravíe, se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo al cargador la relativa a la entrega de la cosa.

Al expedir la carta de porte, si no se cubren con todos los requisitos establecidos en el Artículo 581 del Código de Comercio, no será motivo para invalidar la carta de porte, tampoco destruirá su fuerza probatoria, ya que es posible rendir pruebas relativas sobre los datos que falten en la carta de porte. (Artículo 585 del Código de Comercio)

En las empresas de transportes que se encuentren sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que en las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, así como las tarifas y reglamentos que sean aplicados. En caso de que no sea sujeta a tarifas deberá el porteador aplicar el precio de las tarifas que resulten más baratas, con las condiciones que a ellas sean inherentes; Es necesario que se anote la expresión de carta de porte.

3. CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

3.1 DERECHOS DEL PORTEADOR.

Dentro del Artículo 591 del Código de Comercio establece ciertos privilegios que tendrá el porteador dentro del contrato de transporte los cuales a continuación se relacionan:

- Recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje;
- No obstante también podrá percibir el total del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que en virtud del convenio de transporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo

acciones, salvo que en el acto se hagan constar por escrito, en la misma carta de porte, las reclamaciones que las partes se reserven, ejemplo: En el caso de que la mercancía se entregue golpeada. (Párrafo II Artículo 583 del Código de Comercio).

En el artículo 583 del Código de Comercio en su párrafo último establece que si al consignatario por alguna razón la carta de porte llegare a extraviarse o por alguna otra causa, no le sea posible devolver al porteador la carta de porte en el acto en que se reciban los géneros, deberá de entregar al porteador un recibo de los objetos que le fueron entregados, por lo que éste tendrá los mismos efectos, como si se hubiese devuelto la carta de porte; si la carta de porte fue expedida a la orden o al portador, el recibo se extenderá con los requisitos que establece el título respectivo.

No obstante del contenido en el Artículo 583 párrafo segundo, el artículo 584 del mismo Código de Comercio, establece que las cuestiones que surjan en caso de que la carta de porte se extravié, se decidirán por las pruebas que rindan los interesados, incumbiendo al cargador la relativa a la entrega de la cosa.

Al expedir la carta de porte, si no se cubren con todos los requisitos establecidos en el Artículo 581 del Código de Comercio, no será motivo para invalidar la carta de porte, tampoco destruirá su fuerza probatoria, ya que es posible rendir pruebas relativas sobre los datos que falten en la carta de porte. (Artículo 585 del Código de Comercio)

En las empresas de transportes que se encuentren sujetas a tarifas o plazos reglamentarios, bastará que en las cartas de porte o declaraciones de expedición facilitadas por el cargador se refieran en cuanto al precio, plazos y condiciones especiales del transporte, así como las tarifas y reglamentos que sean aplicados. En caso de que no sea sujeta a tarifas deberá el porteador aplicar el precio de las tarifas que resulten más baratas, con las condiciones que a ellas sean inherentes; Es necesario que se anote la expresión de carta de porte.

3. CONTENIDO DEL CONTRATO DE TRANSPORTE TERRESTRE.

3.1 DERECHOS DEL PORTEADOR.

Dentro del Artículo 591 del Código de Comercio establece ciertos privilegios que tendrá el porteador dentro del contrato de transporte los cuales a continuación se relacionan:

- Recibir la mitad del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje;
- No obstante también podrá percibir el total del porte convenido, si por negligencia o culpa del cargador no se verificare el viaje, siempre que en virtud del convenio de transporte hubiere destinado algún vehículo con el exclusivo

objeto de verificar el transporte de las mercancías, descontándose lo que el porteador hubiese aprovechado por conducción de otras mercancías en el mismo vehículo.

- Si comenzando el viaje impidiere su continuación un acontecimiento de fuerza mayor el porteador tendrá derecho a rescindir el contrato, o bien continuar con el viaje, removido el obstáculo, si no hiciere uso de la facultad que el consigna, siguiendo la ruta designada en el contrato, o si no fuere posible, las que sea mas conveniente; y si esta resultare mas dispendiosa y mas larga, podrá exigir el aumento de los costos y del porte en proporción al exceso, pero si cobrar nada por los gastos y tiempo de la detención.
- Por otro lado el porteador también puede exigir del cargador la apertura y reconocimiento de los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción; y si este, previo requerimiento, rehusare u omitiere tal diligencia, el porteador quedará libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo.
- En caso de que la mercancía sea averiada, el porteador tendrá derecho a que el consignatario le reciba las mercancías que estén ilesas, siempre que separadas de las mercancías averiadas no sufrieren disminución en su valor.
- En los casos en los que no se le pague el porte, tiene el porteador el privilegio de retener las mercancías transportadas.
- Uno de los principales privilegios que tiene el porteador consiste en que en caso de que no encuentre al consignatario o a quien lo represente o si hallándolo rehusare recibirlas, previo siempre el reconocimiento de su estado por peritos, podrá promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que se haya de hacerse la entrega.

Ramón Sánchez Medal menciona como derecho especial del porteador un "...derecho de retención sobre las mismas cosas transportadas hasta obtener el pago del flete, y un privilegio para que se le pague dicho flete con el valor de las cosas transportadas antes que a otros acreedores en caso de concurso o quiebra del cargador"²⁹.

Es importante hacer la distinción del contrato de transporte con el contrato de depósito, ya que si bien es cierto existen algunas similitudes respecto a las obligaciones entre el porteador y el depositario, como lo son recibir la cosa objeto del contrato, así como la guarda y conservación de las mismas, se debe tener claro que ambos son contratos totalmente diferentes.

²⁹ SANCHEZ, Medal, Ob. Cit. P. 353.

Por un lado el contrato de depósito es “...un contrato en virtud del cual, el depositario mediante una retribución, se obliga hacia el depositante a recibir una cosa mueble o inmueble y a guardarla para restituirla cuando éste lo solicite...”³⁰

Rodrigo Uría afirma que el contrato de depósito es aquel mediante el cual una parte recibe de otra, que la entrega, una cosa mueble, con la obligación de guardarla y restituirla cuando sea reclamada; la principal diferencia con el contrato de transporte es que la finalidad que persigue el depósito es estricta custodia.

Dentro de las obligaciones del depositario son: 1º Recibir la cosa; 2º Guardar y conservar la cosa; 3º Restituir la cosa.³¹

Otra diferencia entre ambos contratos, radica en que al porteador sí le es permitido retener las mercancías transportadas, mientras no se le pague el porte (artículo 591 fracción VII del CoCo), a diferencia del contrato de depósito, al depositario no le es permitido retener la cosa objeto del depósito, aunque no le haya sido indemnizado todos los gastos que se generaron en la conservación del depósito, en el caso de depósito únicamente podrá retener la mercancía cuando se le ordene judicialmente (2533 del CCF)

En relación al depósito, conforme al artículo 75 del Código de Comercio, establece como actos de comercio los contenidos en las fracciones siguientes:

“...XVII. Los depósitos por causa de comercio;
XVIII. Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre los certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos...”

Además de los anteriores, existen diversas especies de contrato de depósito además del señalado en el precepto antes citado, como son los siguientes: Artículo 46 fracciones I y XVI de la Ley de Instituciones de Crédito, 229 a 251 (certificado de depósito y bono de prenda) y 267 a 287 (depósito bancario de dinero, depósito bancario de títulos, depósito de mercancías en Almacenes Generales de Depósito) de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, artículo 54 a 85 de la Ley de Mercados de Valores (de las Instituciones para el depósito de valores), 11 al 23 (Almacenes Generales de Depósito) de la Ley de Organismos y Actividades Auxiliares de Crédito, y 141 del Código Fiscal de la Federación.

3.2 OBLIGACIONES DEL PORTEADOR.

Ramón Sánchez Medal afirma que las obligaciones del porteador comenzarán principalmente desde el momento en que reciben la mercancía y concluye hasta el momento en que entrega la mercancía, continúa afirmando que

³⁰ PEREZ, Fernández del Castillo Bernardo, “ Contratos Civiles”. 6ª edición, México: Editorial Porrúa, 2000, p. 217

³¹ Ob. Cit. p. 221 y 222.

son cuatro obligaciones principales del porteador, la primera consiste en recibir los objetos; la segunda consiste en realizar el transporte conforme a lo convenido; además debe realizarse sin retardo, a menos que exista caso fortuito o fuerza mayor; una tercera obligación consiste en la custodia de los objetos transportados, dado que los porteadores responden por los daños causados a las cosas objeto del transporte, finalmente como última obligación consiste en entregar los objetos en la fecha y lugar convenidos a la persona señalada como destinatario o consignatario.³²

Los porteadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado. (Artículo 2647 del Código Civil Federal)

Responden, igualmente, de la pérdida y de las averías de las cosas que reciban, a no ser que prueben que la pérdida o la avería ha provenido de caso fortuito, de fuerza mayor o de vicio de las mismas cosas, responden de las omisiones o equivocación que haya en la remisión de efectos, ya sea que no lo envíen en el viaje estipulado, ya sea que lo envíen a parte distinta de la convenida. (Artículos 2648 y 2649 del Código Civil Federal).

Igualmente responden de los daños causados por retardo en el viaje, ya sea al comenzarlo o durante su curso, o por mutación de ruta, a menos que prueben que caso fortuito o fuerza mayor los obligó a ello. (Artículo 2650 del Código Civil Federal).

Por otro lado, no son responsables los porteadores de las cosas que no se les entreguen, sino a sus cocheros, marineros, remeros o dependientes que no estén autorizados para recibirlas, la responsabilidad será exclusiva de la persona a quien se le entregó la cosa. (Artículo 2651 y 2652 del Código Civil Federal).

El artículo 590 del Código de Comercio señala las obligaciones del porteador, mismas que a continuación se relacionan:

- Recibirá las mercancías en el tiempo y lugar convenidos
- Deberá emprender y concluir el viaje dentro del plazo estipulado, precisamente por el camino que señale el contrato; verificará el viaje, desde luego, si no hay termino ajustado; y en el mas próximo a la fecha del contrato, si acostumbrare hacerlos periódicamente.
- Cuidará y conservará las mercancías bajo su exclusiva responsabilidad, desde que las reciba hasta que las entregue a satisfacción del consignatario; entregará las mercancías al tenedor de la carta de porte o de la orden respectiva en defecto de ella.

³² SÁNCHEZ, Medal, Ob. Cit. p. 351.

- Pagara, en caso de retardo que le sea imputable, la indemnización convenida, o bien si no se ha estipulado, el perjuicio que haya causado al cargador, deduciéndose en uno y otro caso el monto respectivo del precio del transporte.
- En caso de que las mercancías estén consideradas en la carta de porte por peso, cuenta y medida, si así están consideradas en la carta de porte, a no ser que estén en barricas, cajones o fardos, pues entonces cumplirá con entregar estos sin lesión exterior;
- El porteador deberá probar que las pérdidas o averías de la mercancías, o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia.
- Otra obligación del porteador consiste en que deberá pagar las perdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte.
- Finalmente y en general el porteador deberá cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se de cumplimiento al contrato.
- Además de las obligaciones que antes se mencionan, son de amplia importancia las contenidas en el artículo 600 del Código de Comercio, los empresarios de transportes están obligados:
 - Publicar en el periódico oficial del estado, o del distrito federal, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte mas visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga.
 - Dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta de porte a que se refiere el artículo 581.
 - 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 a depositarla en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla; así como a devolver a los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir den a los conductores, si estos tuvieren el deber de su vigilancia.

3.3 DERECHOS DEL CARGADOR.

El mismo Código de Comercio contiene en su artículo 589 los derechos del cargador dentro de los cuales encontramos las siguientes:

- Tendrá la facultad de variar la consignación de las mercancías mientras estuvieren en camino, si diere con oportunidad la orden respectiva al porteador y le entregare la carta de porte expedida a favor del primer consignatario;
- También podrá 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, si lo hubiere.

Por otro lado, aunque podría considerarse como un derecho el contenido del artículo 2663 del Código Civil Federal, éste conlleva también una obligación para el cargador, ya que el contrato de transporte es rescindible a voluntad del cargador, antes o después de comenzarse el viaje, pero únicamente surtirá efectos si el cargador paga la mitad del porte, en el caso de rescindir antes de comenzar el viaje; o bien deberá pagar la totalidad del porte si rescinde después de comenzar el viaje, será obligación suya recibir los efectos en el punto y en el día en que la rescisión se verifique. Si no cumpliera con esta obligación, o no pagare el porte al contado, el contrato no quedará rescindido.

3.4 OBLIGACIONES DEL CARGADOR.

Ramón Sánchez Medal establece básicamente cuatro obligaciones del cargador dentro de los cuales son: (i) pagar el precio convenido o, en su defecto, el que sea conforme a las costumbres del lugar, (ii) pagar o reembolsar los gastos extraordinarios o convenidos que sean necesarios para la conservación de las cosas transportadas, (iii) pagar los daños y perjuicios que resientan terceras personas o el medio de transporte u otros objetos, (iv) recibir las cosas transportadas en el lugar de su destino³³.

Si la cosa transportada fuere de naturaleza peligrosa, de mala calidad o no estuviere convenientemente empacada o envasada, y el daño proviniera de alguna de esas circunstancias, la responsabilidad será del dueño del transporte, si tuvo conocimiento de ellas; en caso contrario, la responsabilidad será del que contrató con el porteador, tanto por el daño que se cause en la cosa, como por el que reciban el medio de transporte u otras personas u objetos (artículo 2658 del Código Civil Federal)

Conforme al Artículo 588 del Código de Comercio enumera con precisión las obligaciones del cargador como lo es:

³³ SANCHEZ Medal, Ob. Cit. p. 352.

- Entregar las mercancías en las condiciones, lugar y tiempo convenidos,
- Además dará los documentos necesarios, fiscales como municipales para el libre tránsito y pasaje de la carga.
- Será responsable de los comisos, multas y demás penas que se le impongan por infracción de las leyes fiscales, y a indemnizar al porteador de los perjuicios que se le causen por la violación de las mismas.
- Cubrirá de las pérdidas y averías de las mercancías que procedan de vicio propio de ellas o de casos fortuitos, salvo las obligaciones a cargo del porteador contenidas en los incisos ix y x del artículo 590, dichos incisos se refieren a la obligación del porteador de pagar las pérdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte, y en general, a cubrir al cargador o consignatario los daños y perjuicios que resientan, ya por su culpa, ya porque no se de cumplimiento al contrato.
- Indemnizará el cargador al porteador de todos los daños y perjuicios que por falta de cumplimiento del contrato hubiere sufrido, y de todas las erogaciones necesarias que para cumplimiento del mismo y fuera de sus estipulaciones, hubiese hecho en favor del cargador.
- Deberá además remitir con oportunidad la carta de porte al consignatario, de manera que pueda hacer uso de ella al tiempo de llegar la carga a su final destino.

En caso de pérdida imputable a la empresa, el pasajero o cargador acreditará la entrega y valor de los efectos entregados a la administración de ella, a sus agentes acreditados o a sus factores.

Finalmente conforme al artículo 601 del Código de Comercio el cargador está obligado a: "...declarar el contenido de los bultos que comprenda la carga, si lo exigiere así el administrador de la empresa o los jefes de las oficinas del tránsito al tiempo de recibirla para su conducción; sin que en ningún otro caso pueda compelérsele a esa revelación, de lo que siempre estarán libres los pasajeros respecto de los sacos de noche y maletas que los billetes de asiento les permitan llevar.

3.5 DERECHOS DEL DESTINATARIO.

Como se había mencionado en el capítulo I, el destinatario es el consignatario en el contrato de transporte.

Joaquín Garrigues afirma que la entrada del consignatario en la relación contractual del transporte se manifiesta en el aspecto activo como el derecho a obtener las mercancías; y en el aspecto pasivo, con la obligación de pagar los gastos y portes de los géneros recibidos a los que el consignatario tiene derecho.

Dentro del artículo 596 del Código de Comercio establece claramente los derechos del consignatario, los cuales a continuación se detallan:

A.- Mientras el consignatario sea tenedor de la carta de porte expedida a su favor, tendrá el derecho a que se le entreguen las mercancías, cualesquiera que sean las ordenes que en contrario diere el cargador con posterioridad.

B.- El consignatario tiene la facultad de no recibir las mercancías en los casos expresados en este título, y además 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.

C.- Los anticipos que haya hecho con motivo de la entrega de la carga, se le reintegrarán desde luego sin esperar a que se cubran con su precio.

3.6 OBLIGACIONES DEL DESTINATARIO.

Joaquín Garrigues³⁴ afirma que la devolución de la carta de porte presupone el cumplimiento de las prestaciones fundamentales del contrato (el transporte y el pago del transporte).

El Código de Comercio en su artículo 595 del Código de Comercio también hace mención específica sobre las obligaciones del consignatario dentro de las cuales el consignatario está obligado a devolver al porteador la carta de porte, con el canje de éste título por el objeto porteado, 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.

En caso de que el consignatario extravíe la carta de porte o por otra causa no pueda devolverla en el acto de recibir los géneros, deberá dar un recibo de los objetos entregados, el cual producirá 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 583 párrafo 1º y 2º).

Además recibirá las mercancías sin demora, siempre que lo permita su estado y que tengan las condiciones expresadas en la carta de porte (fracción I del artículo 595 del Código de Comercio).

³⁴ GARRIGUES, Joaquín, Ob. Cit. p. 216.

El consignatario está obligado a revisar y reconocer todos los bultos que contengan las mercancías en el acto de su recepción, cuando lo solicite el porteador. si el consignatario rehusare cumplir esta obligación, el porteador quedara libre de responsabilidad que no provenga de fraude o dolo (fracción II del artículo 595 del Código de Comercio)

Deberá pagar al porteador, el porte así como los demás gastos, sin perjuicio de las reclamaciones que hiciere (fracción IV de artículo 595 del Código de Comercio)

Al respecto Joaquín Garrigues afirma que la obligación de pago que pesa sobre el consignatario, es una obligación conexa a la entrega que pesa sobre el porteador, el pago es la contraprestación de un resultado, es la consumación del transporte. La recepción del objeto transportado implica la manifestación del consignatario a participar en la ejecución del contrato, asumiendo las obligaciones que le correspondan como consignatario³⁵

Existirían varios supuestos con relación a la participación del consignatario en el contrato de transporte, una sería en el caso de que reciba la mercancía sin reserva ni protesta, accede participar en el contrato, por lo tanto debe pagar un precio y los gastos de transporte.

Una segunda hipótesis sería en el caso de que el consignatario acepte participar en el contrato de transporte, pero se encuentra inconforme sobre el estado que guarda el objeto del contrato al tiempo de hacerse la entrega, por lo tanto no cubre el precio del transporte y para tal efecto está obligado a ejercer dentro de las veinticuatro horas desde la recepción de las mercancías, los derechos que competan contra el porteador, cualesquiera que sean, exigiéndole las responsabilidades que haya contraído, debiendo reportar, en caso de negligencia, los perjuicios que este cause (Artículo 595 fracción V del Código de Comercio.)

En caso de que el consignatario se manifieste contrario a participar en el contrato de transporte, ya sea rehusando a recibir la mercancía o bien negarse al pago de los portes, el porteador tendrá la opción en el primer supuesto de promover el depósito de las mercancías ante la autoridad judicial del lugar en que haya de hacerse la entrega, y en el segundo supuesto podrá retener la mercancía transportada, mientras no se le pague el porte (fracciones VII y VIII del artículo 591 del Código de Comercio.

También el consignatario deberá de cumplir con las ordenes del cargador, dándole cuenta, sin pérdida de tiempo, de cuanto ocurra relativo a las mercancías porteadas.

³⁵ GARRIGUES, Joaquín, Ob. Cit. p. 215.

3.7. RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

a).- Conforme al Código de Comercio

La responsabilidad del porteador conforme al Código de Comercio es la de pagar indemnización en caso de retardo, o bien en general debe cubrir los daños y perjuicios que causen al cargador. (Artículo 590 del CoCo)

b). - Conforme a la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

Antes de adentrarnos al tema de la responsabilidad del Porteador en el transporte de mercancías, y determinar la responsabilidad del porteador, debemos recordar lo mencionado en el punto 1.6, el cual indica que el contrato de transporte además de encontrarse regulado por el Código de Comercio y el Código Civil Federal, también se regula en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y anterior al decreto publicado el 22 de diciembre de 1993, mediante el cual expiden ésta última; se encontraba regulado en su totalidad por la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por otro lado en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece en su artículo 1º que la Ley en cita tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo siguiente, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares.

En el artículo 4 de ésta última Ley en cita establece: "...A falta de disposición expresa en esta Ley o en sus reglamentos o en los tratados internacionales, se aplicarán: I.- La Ley de Vías Generales de Comunicación; y II.- Los Códigos de Comercio, Civil para el Distrito Federal en materia común, y para toda la República en materia Federal, y Federal de Procedimientos Civiles *...". (*Ahora Código Civil Federal).

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, define en su Artículo 2 fracción XIII al transporte privado como " aquel que efectúan las personas físicas o morales respecto de bienes propios o conexos de sus respectivas actividades, así como de personas vinculadas con los mismos fines, sin que por ello genere un cobro...".

La actividad del transporte terrestre, es reservada exclusivamente a mexicanos y a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, es decir que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes únicamente otorgarán permisos para la explotación y operación del servicio de transporte terrestre de carga a aquellos mexicanos o sociedades mexicanas que tengan celebrado dentro

de sus estatutos sociales una cláusula mediante la cual se establezca que las sociedades de que se trate, no admitirán directa ni indirectamente como socios o accionistas a inversionistas extranjeros, ni a sociedades con cláusula de admisión de extranjeros. (Artículo 2 y 6 de la Ley de Inversión Extranjera).

En el caso en que las sociedades mexicanas no tengan pactada la cláusula de exclusión de extranjeros, se debe celebrar un convenio o pacto expreso que forme parte integrante de los estatutos sociales, por el que los socios extranjeros, actuales o futuros de la sociedad, se obligan ante la Secretaría de Relaciones Exteriores a considerarse como nacionales respecto de: Las acciones, partes sociales o derechos que adquieran de dichas sociedades; los bienes, derechos, concesiones, participaciones o intereses de que sean titulares tales sociedades, y los derechos y obligaciones que deriven de los contratos en que sean parte las propias sociedades.

El convenio o pacto señalados deberán incluir la renuncia a invocar la protección de sus gobiernos bajo la pena, en caso contrario, de perder en beneficio de la Nación los derechos y bienes que hubiesen adquirido. (Artículo 14 del Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjeras).

Los porteadores podrán prestar el servicio de autotransporte de carga con el permiso otorgado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes el cual autoriza a sus titulares a realizar el transporte de cualquier tipo de bienes en todos los caminos de jurisdicción federal, cabe mencionar que dicha prestación de servicio podrá ser realizado por el permisionario con vehículos propios o arrendados. (Artículos 34 y 50 de la LCP y AF); en consecuencia cualquier controversia derivada de el transporte terrestre se regulará conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal

Los porteadores que tienen el carácter de empresa de vías generales de comunicación, de acuerdo con la concesión o permiso que obtengan de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a las leyes que regulan las vías generales de comunicación, por lo tanto y de acuerdo a lo anterior, están sujetos a reglas especiales por cuanto a su responsabilidad se refiere.³⁶

No obstante de la afirmación hecha por Rafael de Pina, en el sentido de que los porteadores tienen el carácter de vías generales de comunicación, debemos recordar que conforme al Código de Comercio, las actividades hechas por las empresas de transportes son consideradas actos de comercio (artículo 75 fracción VIII del CoCo).

Así mismo, de acuerdo al artículo 66 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal los permisionarios de servicios de autotransporte de carga (porteadores) son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o

³⁶ PINA DE, Vara Rafael, "Derecho Mercantil Mexicano", 28ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 258.

productos que transporten, desde el monto en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados; cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial. Tampoco tendrán responsabilidad cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos; falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedara limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

Una limitante de responsabilidad del porteador y a la vez una obligación a cargo del cargador consiste en que si éste último desea que el porteador responda por el precio total de los mismos por pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario. (Artículo 67 la LCPyAF).

Conforme al artículo 68 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es obligación de los permisionarios de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga en caso de accidente, según lo establezca el reglamento respectivo. Tratándose de materiales, residuos, remanentes y desechos peligrosos, el seguro deberá amparar la carga desde el momento en que salga de las instalaciones del expedidor o generador, hasta que se reciba por el consignatario o destinatario en las instalaciones señaladas como destino final, incluyendo los riesgos que la carga y descarga resulten dentro o fuera de sus instalaciones. salvo pacto en contrario, su carga o descarga quedaran a cargo de los expedidores y consignatarios, por lo que estos deberán garantizar en los términos de este artículo los daños que pudieran ocasionarse en estas maniobras, así como el daño ocasionado por derrame de estos productos en caso de accidente.

Cabe recordar que tal como lo había anotado en el capítulo I, diversos artículos de la Ley de Vías Generales de Comunicación fueron derogados por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, no obstante de lo anterior algunas otras continúan vigentes pero únicamente por lo que se refiere a las materias que no son reguladas en ésta última.

Al respecto de lo anterior, hago mención que por lo que se refiere al servicio combinado a que hace mención el artículo 74 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, éste no se encuentra regulado en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, dicho precepto establece que cuando en el transporte intervengan varias empresas que hagan servicio combinado, el último porteador

está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija la ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el último porteador.

4. – GENERALIDADES DEL CONTRATO DE SEGURO.

4.1 CONCEPTO DEL CONTRATO DE SEGURO.

Del latín *contractus*, derivado a su vez del verbo *contahere*, reunir, lograr, concertar. Es un acto jurídico bilateral que se constituye por el acuerdo de voluntades de dos o más personas y que produce ciertas consecuencias jurídicas (creación o transmisión de derechos y obligaciones) debido al reconocimiento de una norma de derecho ³⁷

Sus elementos esenciales son:

- 1.- El acuerdo de voluntades de las personas, y
- 2.- El objeto de crear o transmitir derechos y obligaciones.

El contrato de seguro es considerado como un acto de comercio, conforme a la fracción XVI del artículo 75 del Código de Comercio, en base al lineamiento establecido por dicho precepto, el contrato de transporte no puede realizarse por nadie que no sea una empresa.

Sólo puede practicarse por las instituciones autorizadas por el Estado de conformidad con el artículo 5 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, el cual establece lo siguiente: "Artículo 5o.- para organizarse y funcionar como institución o sociedad mutualista de seguros se requiere autorización del gobierno federal, que compete otorgar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público"

De conformidad con el Artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro, por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Para el Licenciado Luis Ruiz Quiroz, ³⁸ de la anterior definición se desprenden los siguientes elementos esenciales específicos del presente contrato como lo son: el riesgo, la prima, la prestación del asegurador y la empresa.

³⁷ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto Investigaciones Jurídicas, 7ª Edición Editorial Porrúa, , México, 1996, p.691.

³⁸ REVISTA MEXICANA DE SEGUROS, FIANZAS Y FINANZAS, año 49, número 565, abril de 1997, p20.

está obligado a entregar la carga, conforme a la carta de porte expedida por el primero, en las condiciones y con las responsabilidades que fija la ley, quedando a salvo su derecho contra la empresa en cuya línea haya ocurrido algún hecho u omisión de que responda el último porteador.

4. – GENERALIDADES DEL CONTRATO DE SEGURO.

4.1 CONCEPTO DEL CONTRATO DE SEGURO.

Del latín *contractus*, derivado a su vez del verbo *contahere*, reunir, lograr, concertar. Es un acto jurídico bilateral que se constituye por el acuerdo de voluntades de dos o más personas y que produce ciertas consecuencias jurídicas (creación o transmisión de derechos y obligaciones) debido al reconocimiento de una norma de derecho³⁷

Sus elementos esenciales son:

- 1.- El acuerdo de voluntades de las personas, y
- 2.- El objeto de crear o transmitir derechos y obligaciones.

El contrato de seguro es considerado como un acto de comercio, conforme a la fracción XVI del artículo 75 del Código de Comercio, en base al lineamiento establecido por dicho precepto, el contrato de transporte no puede realizarse por nadie que no sea una empresa.

Sólo puede practicarse por las instituciones autorizadas por el Estado de conformidad con el artículo 5 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, el cual establece lo siguiente: "Artículo 5o.- para organizarse y funcionar como institución o sociedad mutualista de seguros se requiere autorización del gobierno federal, que compete otorgar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público"

De conformidad con el Artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro, por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Para el Licenciado Luis Ruiz Quiroz,³⁸ de la anterior definición se desprenden los siguientes elementos esenciales específicos del presente contrato como lo son: el riesgo, la prima, la prestación del asegurador y la empresa.

³⁷ DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto Investigaciones Jurídicas, 7ª Edición Editorial Porrúa, México, 1996, p.691.

³⁸ REVISTA MEXICANA DE SEGUROS, FIANZAS Y FINANZAS, año 49, número 565, abril de 1997, p.20.

De igual forma el Licenciado Arturo Días Bravo,³⁹ nos señala la noción prevista en el artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro, no está exenta de reproche. El empleo de la preposición mediante, que equivale a la expresión por medio de, parece indicar que la obligación de la empresa aseguradora sólo surge una vez que se le ha pagado la prima, lo que es inexacto, pues como se verá posteriormente, tal obligación se perfecciona, conforme a la ley mexicana, por el mero consentimiento verbal.

De conformidad con el contrato de seguro, el Artículo 36-b los contratos de seguros en que se formalicen las operaciones de seguros que se ofrezcan al público en general como contratos de adhesión, entendidos como tales aquellos elaborados unilateralmente en formatos, por una institución de seguros y en los que se establezcan los términos y condiciones aplicables a la contratación de un seguro así como los modelos de cláusulas elaborados para ser incorporados mediante endosos adicionales a esos contratos, deberán ser registrados ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en los términos previstos en el artículo 36-D de esta ley.

Los referidos contratos de adhesión deberán ser escritos en idioma español y con caracteres legibles a simple vista para una persona de visión normal.

La citada Comisión registrará los contratos señalados y, en su caso, los modelos de cláusulas adicionales independientes que cumplan los mismos requisitos, previo dictamen de que los mismos no contienen estipulaciones que se opongan a lo dispuesto por las disposiciones legales que les sean aplicables y que no establecen obligaciones o condiciones inequitativas o lesivas para contratantes, asegurados o beneficiarios de los seguros y otras operaciones a que se refieran.

El contrato o cláusula incorporada al mismo, celebrado por una Institución de seguros sin contar con el registro de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas a que se refieren el presente artículo, así como el artículo 36-d de esta ley, es anulable, pero la acción solo podrá ser ejercida por el contratante, asegurado o beneficiario o por sus causahabientes, contra la Institución de seguros y nunca por esta contra aquellos.

Los modos de contratar se encuentran regulados dentro de la Ley sobre el Contrato de Seguro, dentro de los cuales encontramos la contratación del seguro a través de un representante (artículo 9), por cuenta de otro (artículo 10), por cuenta propia o de otro (artículo 11), por cuenta de un tercero (artículo 12), y en nombre del mandante (artículo 13).

³⁹ DÍAZ BRAVO, Arturo, "Contratos Mercantiles", Colección de Textos Jurídicos Universitarios, 7ª Edición, México: Editorial Oxford, 2002, p130 y sigs.

Si el contrato se celebra por un representante del asegurado, deberán declararse todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del representante y del representado, (Artículo 9 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

Cuando se proponga un seguro por cuenta de otro, e proponente deberá declarar todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del tercero asegurado o de su intermediario. (Artículo 10 de LCS).

El seguro podrá contratarse por cuenta propia o por cuenta de otro, con o sin la designación de la persona del tercero asegurado. En caso de duda, se presumirá que el contratante obra por cuenta propia. (Artículo 11 de LCS).

El seguro por cuenta de un tercero, obliga a al empresa aseguradora, aún en el caso de que el tercero asegurado ratifique el contrato después del siniestro. (Artículo 12 de LCS).

Salvo pacto expreso en contrario, contenido en el contrato de mandato o en la póliza, el mandatario que contrate un seguro a nombre de su mandante podrá reclamar el pago de la cantidad asegurada. (Artículo 13 de LCS).

En atención a lo anterior, prácticamente podemos reducir a dos las normas sobre el particular contrato en nombre propio por cuenta ajena y contrato en nombre ajeno y cuenta ajena.

El contrato por cuenta de otro, puede ser con o sin designación de la persona del tercero asegurado. (artículo 11 de la LCS). El contrato por comisionista (artículos. 9, 10, 11 y 13 LCS), crea para éste la obligación de información, ya que debe declarar todos lo hechos importantes que sean o deban ser conocidos por él o por su representado.

En el apoderamiento para asegurar se supone también comprendida la autorización de cobro (13 de la LCS). El seguro por cuenta de tercero, obliga a la empresa aseguradora aun en el caso de que el tercero asegurado ratifique el contrato después del siniestro.⁴⁰

⁴⁰ RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, *Derecho Mercantil* ". 25ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2003. Tomo 1 , p. 139.

4.2 NATURALEZA JURÍDICA.

Por lo que se refiere a la naturaleza jurídica del contrato de seguro se ha establecido que en el derecho mexicano, la redacción por escrito del contrato de seguro constituye un requisito "ad probationem" ("Finalidad de la formalidad exigida para dar vida a un determinado acto jurídico para el efecto de que mediante ella, dicho acto pueda ser probado en caso necesario"⁴¹) no "ad solemnitatem" ("Naturaleza de las formalidades exigidas en la realización de un acto jurídico para su validez..."⁴²).

En efecto, aunque se establece la constancia por escrito del contrato de seguro y de sus reformas y adiciones, ya sea en documento público o privado, para fines de prueba, aunque se admite expresamente la confesional (Artículo 19 de la Ley sobre el Contrato de Seguro), la perfección del contrato es consensual (Artículo 21, fracción I), y no puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni tampoco a la condición del pago de la prima (artículo 21 LCS).

Resulta, pues, que es esencial para la prueba del contrato que esté redactado por escrito, salvo el caso de confesión. Si bien la esencialidad de la forma no alcanza a que conste precisamente en la póliza.

4.3 OBJETO DEL CONTRATO DE SEGURO.

El objeto del contrato de seguro, difiere según el ramo de que se trate. Por ejemplo en el ramo de pensiones, derivados de las leyes de seguridad social, el objeto del seguro es el pago de las rentas periódicas durante la vida del asegurado o las que correspondan a sus beneficiarios de acuerdo con los contratos de seguro celebrados en los términos de la ley aplicable.

En el ramo de vida, el objeto del contrato de seguro tiene como fin cubrir los riesgos que puedan afectar a la persona del asegurado en su existencia. (Artículo 151 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

En el ramo de accidentes personales, el objeto del contrato de seguro es el reembolso del capital erogado con motivo de una lesión o incapacidad que afecte la integridad personal, salud o vigor del asegurado, como consecuencia de un evento externo, violento, súbito y fortuito.

En el ramo de gastos médicos, los contratos de seguros tendrán por objeto cubrir los gastos médicos, hospitalarios y demás que sean necesarios para la

⁴¹ PINA DE, Vara Rafael, "Derecho Mercantil Mexicano", 28ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002, P. 63

⁴² Idem, p. 63.

recuperación de la salud o vigor vital del asegurado, cuando se hayan afectado por causa de una accidente o enfermedad.

En el ramo de salud, el objeto del contrato es el pago de la prestación de servicios dirigidos a prevenir o restaurar la salud, a través de acciones que se realicen en beneficio del asegurado.

En el ramo de responsabilidad civil, el objeto del contrato de seguro son todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre, a través del pago de 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 a 150 de la L.C.S)

En el ramo de transportes terrestres, podrá ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte, todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre. (Artículo 138 de la LCS)

En el ramo de incendio, el objeto del contrato de seguro será la indemnización de todos los daños y pérdidas causados por incendio, explosión, fulminación o accidentes de naturaleza semejante. (Artículo 122 a 128 de la LCS)

En el ramo agrícola y de animales, el objeto del contrato de seguro es el pago de indemnizaciones o resarcimiento de inversiones, por daños o perjuicios que sufran los asegurados por pérdida parcial o total de los provechos esperados de la tierra o por muertes, pérdida o daños ocurridos a sus animales. (Artículo 129 a 137 de la LCS)

En el ramo de automóviles, el objeto del contrato de seguro es el pago de la indemnización que corresponda a los daños o pérdida del automóvil y los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso del automóvil, pudiéndose adicionar el beneficio de responsabilidad civil.

En el ramo del seguro de crédito, el objeto del contrato de seguro es el pago de la indemnización de una parte proporcional de pérdidas que sufra el asegurado como consecuencia de la insolvencia total o parcial de sus asegurados por créditos comerciales.

En el ramo de diversos, el objeto del contrato de seguro es al pago de la indemnización debida por daños y perjuicios ocasionados a personas o cosas por cualquiera otra eventualidad.

En el ramo de terremoto y otros riesgos catastróficos, el objeto del contrato de seguro es el resarcimiento sufridos a consecuencia de eventos de periodicidad y severidad predecibles que al ocurrir, generalmente producen una acumulación de responsabilidades para las empresas de seguros por su cobertura.

Conforme a Halperin Isaac, el objeto del contrato de seguro es el interés asegurable, es decir, la relación lícita sobre un bien amenazado por un riesgo.⁴³

4.4 OFERTA.

Por oferta se entiende como aquella "invitación de una persona a otra para la celebración de un contrato"⁴⁴

La oferta, en materia de seguros, es la proposición, escrita que efectúa la persona que aspira a ser asegurada o que desea asegurar algún objeto, a la Compañía aseguradora, a través de la cual se describe el objeto que se tiende a asegurar así como sus características o se declara las particularidades personales de la persona a fin de que la Compañía Aseguradora tenga el conocimiento necesario de lo que se desea asegurar y cuente con las bases y conocimientos suficientes para emitir la póliza. (Artículo 5,6 y 8 de la LCS)

Aunque por lo general y en la práctica el asegurador es quien busca el negocio, jurídicamente el asegurado es el proponente; el agente no formula una oferta, sino que invita a hacerla.

En casi todos los seguros la oferta es escrita. Para formular la oferta puede seguirse el sistema de la declaración o del cuestionario, lo que tiene especial importancia, el proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tales como los conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato. (Artículo 8 de la LCS)

La oferta, aunque se redacte con el consejo o colaboración del agente del asegurador, es un acto unilateral del asegurado, la Compañía aseguradora forma su concepto del riesgo en base a ella.

⁴³ HALPERIN Isaac, "Contrato de Seguro", 2ª. Edición, Argentina: Ediciones Depalma, 1966, Páginas 596.

⁴⁴ PINA Vara Rafael, Ob. Cit. p. 369

Se considerarán aceptadas las ofertas de prórroga, modificación o restablecimiento de un contrato suspendido, hechas en carta certificada con acuse de recibo, si la empresa aseguradora no contesta dentro del plazo de quince días, contados desde el siguiente al de la recepción de la oferta, pero sujetas a la condición suspensiva de la aprobación de la Secretaría de Hacienda. (Artículo 6 de la LCS)

En el formulario de oferta suministrado por la empresa aseguradora, deberán figurar las condiciones generales del seguro, o bien remitirse al proponente para que éste las incluya en la oferta del contrato que debe firmar y entregar a la empresa. En caso de que la empresa aseguradora no incluya o remita las condiciones al proponente, éste no estará obligado. En todo caso las declaraciones firmadas por el asegurado serán la base para el contrato, si la empresa le comunica su aceptación dentro del plazo de quince días contados a partir de que la empresa aseguradora recibe la oferta. (Artículo 7 de la LCS)

Con la aceptación de la oferta, se perfecciona el contrato de seguro. El consentimiento de la compañía aseguradora debe ser dado por persona autorizada y comunicado al asegurado.⁴⁵

4.5 PÓLIZA.

Se ha definido en la legislación a la póliza como el documento por el cual se formaliza el contrato de seguro y en el que se establecen las cláusulas que de forma general o particular o especial, regulan las relaciones contractuales convenidas entre la compañía aseguradora y el asegurado, integrándose por una carátula de la póliza, condiciones generales y endosos, en el que se establecen ciertas modificaciones o aclaraciones al contenido de la póliza contratada. Es el documento principal del contrato de seguro.

De conformidad con el artículo 7° de la Ley sobre el Contrato de Seguro, las condiciones generales del seguro deberán figurar en el mismo formulario de ofertas suministrado por la empresa aseguradora, o bien remitirse al proponente para que éste las incluya en la oferta del contrato que ha de firmar y entregar a la empresa. El proponente no estará obligado por su oferta si la empresa no cumple con esta disposición. En todo caso, las declaraciones firmadas por el asegurado serán la base para el contrato, si la empresa le comunica su aceptación dentro de un plazo de quince días, contados desde el día siguiente al de la recepción de la oferta. (Artículo 6° de la LCS)

⁴⁵ HALPERIN, Isaac, Ob. Cit. p.94.

Para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia (Artículo 19 de la LCS), así como la del hecho del conocimiento de la aceptación a que se refiere la primera parte de la fracción I del artículo 21 de la Ley sobre el Contrato de Seguro.

Cabe recordar que todos los contratos de seguros en que se formalicen las operaciones de seguros que se ofrezcan al público en general como contratos de adhesión, entendidos como tales aquellos elaborados unilateralmente en formatos, por una institución de seguros y en los que se establezcan los términos y condiciones aplicables a la contratación de un seguro así como los modelos de cláusulas elaborados para ser incorporados mediante endosos adicionales a esos contratos, deberán ser registrados ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas de conformidad con el artículo 36-b de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

La empresa aseguradora tendrá la obligación de expedir, a solicitud y costa del asegurado, copia o duplicado de la póliza, así como de las declaraciones hechas en la oferta. (artículo 23 de la LCS).

Para que puedan surtir efectos probatorios contra el asegurado, será indispensable que estén escritos en caracteres fácilmente legibles, tanto la póliza como los documentos que contengan cláusulas adicionales de la misma, los certificados individuales de seguro de grupo, los certificados de pólizas abiertas, los certificados provisionales de pólizas, las notas de cobertura, las solicitudes de seguro, los formularios de ofertas suministrados por las empresas y, en general, todos los documentos usados en la contratación del seguro. (artículo 24 de la LCS).

De conformidad con el artículo 25 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta, el asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza. Transcurrido este plazo se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones. Todo lo anterior deberá insertarse textualmente en la póliza tal como lo establece el Artículo 26 de la LCS.

Cuando se pierda o destruya una póliza a la orden o al portador, podrá pedirse la cancelación y reposición de la misma. Siguiéndose un procedimiento igual al que establece la ley respectiva para la cancelación y reposición de títulos de crédito extraviados o robados. La nueva póliza que así se obtenga producirá los mismos efectos legales que la desaparecida. Cuando en una póliza a la orden,

cualquier tenedor de ella haya consignado en el endoso respectivo la expresión “no transferible”, y lo haga saber a la empresa aseguradora, no será necesario el procedimiento del párrafo anterior, sino que se aplicarán las disposiciones del artículo 23 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro. (artículo 27 de la LCS).

En el caso de extravío o destrucción de una póliza, puede solicitarse la reivindicación o pedir la cancelación, en éste último caso si se garantiza la reparación de daños y perjuicios correspondientes, se podrá solicitar que se suspenda el cumplimiento de las obligaciones consignadas en el título, mientras éste queda definitivamente cancelado o se resuelve sobre las oposiciones que se hagan a su cancelación. (artículo 42 de la LGTOC).

La solicitud de cancelación del título, se hace ante el Juez del lugar que en principal obligado habrá de cumplir las prestaciones a que el título da derecho; el reclamante acompañará con su solicitud una copia del documento, y si esto no le fuere posible, insertará en la demanda las menciones esenciales de éste. Indicará los nombres y direcciones de las personas a las que deba hacerse la notificación. (artículo 42 a 68, 74 y 75 de la LGTOC)

En la referida Ley sobre el Contrato de Seguro, en su Artículo 20 se impone a las empresas aseguradoras la obligación de redactar y entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener:

- I.- Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;
- II.- La designación de la cosa o de la persona asegurada;
- 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;
- VI.- La cuota o prima del seguro;
- VII.- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

En lo que respecta al seguro de transporte terrestre, además de los requisitos de que trata el Artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, la póliza de seguro de transporte designará:

I.- La empresa o persona que se encargue del transporte;

II.- Las calidades específicas de los efectos asegurados, con expresión del número de bultos y de las marcas que tuvieren; y

III.- El punto en donde se hubieren de recibir los géneros asegurados y en el que deben entregarse. (artículo 141 de la LCS).

En lo que respecta al seguro sobre las personas, la póliza de seguro sobre las mismas, además de los requisitos del artículo 20 de la citada Ley sobre el Contrato de Seguro, deberá contener los siguientes:

I.- El nombre completo y fecha de nacimiento de la persona o personas sobre quienes recaiga el seguro;

II.- El nombre completo del beneficiario si hay alguno determinado;

III.- El acontecimiento o el término del cual dependa la exigibilidad de las sumas aseguradas; y

IV.- En su caso, los valores garantizados. (artículo 153 de la LCS).

La póliza de seguro de personas no podrá ser al portador. La nominativa se transmitirá mediante declaración de ambas partes, notificada a la empresa aseguradora. La póliza a la orden se transmitirá por medio de endoso que contenga, invariablemente, la fecha, el nombre y el domicilio del endosatario y la firma del endosante. No se admitirá prueba alguna de otra especie en esta forma de transmisión. En caso de designación de beneficiario, éste puede ceder su derecho mediante declaración que, como lo previene el artículo 19 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, deberá constar por escrito y, además, ser notificada al asegurador. (artículo 154 de la LCS).

Formas de la póliza.

De conformidad con el artículo 29 de la Ley sobre el Contrato de Seguro las pólizas podrán ser nominativas a la orden o al portador, salvo lo que dispone la Ley sobre el Contrato de Seguro, para el contrato de seguro sobre la vida.

La doctrina discute los efectos de la inserción de las cláusulas a la orden y al portador, es decir si transforman a la póliza en un título de crédito.

Para el tratadista Argentino Isaac Halperin,⁴⁶ considera que dada su naturaleza - reconocimiento de una obligación, cuya ejecutabilidad depende del cumplimiento de diversas cargas por el tomador o el asegurado, la póliza no puede circular como un título de crédito, porque no lo es de un derecho abstracto, sino de un derecho concreto, material; por lo que su titular soporta todas las defensas nacidas del contrato. Es decir, que la póliza podrá ser, según los casos, un documento probatorio o un título de legitimación, pero no un título de crédito.

La Ley sobre el Contrato de Seguro admite que las pólizas pueden ser nominativas, a la orden o al portador, salvo las pólizas de los seguros sobre la vida que han de ser nominativas (ver Artículos 29 y 154 de la LCS), y en caso de pérdida o destrucción, se articula un procedimiento para obtener la anulación del título extraviado y la emisión de una nueva póliza, a semejanza del establecido en la Ley de Títulos y Operaciones de Crédito en su Artículo 42 para la cancelación de títulos extraviados o robados. (Artículo 27 de la LCS).

Por otra parte, el Licenciado Arturo Díaz Bravo⁴⁷, manifiesta que la póliza en cuestión no es título de crédito en virtud de que:

a) Carece del atributo de la incorporación, pues, ciertamente no es el documento necesario para ejercitar el derecho al pago, en razón de que, como ya se vio, ni siquiera es indispensable para demostrar la existencia del vínculo contractual;

b) También carece de otra nota característica de los títulos de crédito, como es la autonomía; el cesionario o endosatario de una póliza adquiere los derechos y obligaciones de su causante, pues así lo dispone el artículo 30 de la Ley sobre el Contrato de Seguro;

c) Inútilmente se pretendería que la póliza consignará un derecho literal; la suma asegurada representa, por una parte, el máximo de responsabilidad del asegurador, pero en modo alguno la medida exacta de su obligación, que es aleatoria; por otra parte, en todo seguro de daños, por hipótesis, es imprevisible la realización y monto del evento dañoso, cuya ocurrencia será la que haga nacer el derecho del asegurado.

⁴⁶ HALPERIN Isaac, p. 34

⁴⁷ DÍAZ BRAVO, Arturo, "Contratos Mercantiles", Colección de Textos Jurídicos Universitarios, 7ª Edición, México: Editorial Oxford, 2002, p130 y sigs.

La póliza al portador, por lo general, no tiene más alcance que legitimar el pago a quien presenta la póliza, a fin de que la Compañía aseguradora no incurra en responsabilidad en la verificación del derecho de quien recibe ese pago. En este caso, el portador no es más que un cesionario, exento del deber de notificar la transferencia, a quien se le puedan oponer todas las defensas existentes. Dicha póliza reconoce al portador el derecho a ser pagado y al asegurador la obligación de pagarle.

Asimismo, de conformidad con lo establecido por el artículo 30 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, la empresa aseguradora podrá oponer al tenedor de la póliza o a los terceros que invoquen el beneficio, todas las excepciones oponibles al suscriptor originario, sin perjuicio de oponer las que tenga contra el reclamante.

Partes integrantes de la póliza de seguro.

Las partes que conforman una póliza de seguro son las siguientes:

La carátula de la póliza: consiste en el documento a través del cual se especifica el número de la póliza contratada, ramo, coberturas, sumas aseguradas, deducibles, datos del contratante o asegurado, vigencia de la póliza, forma de pago, moneda y en caso de los seguros de vida y gastos médicos la designación de beneficiarios.

Condiciones generales: estas, reflejan el conjunto de principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que emita en el mismo ramo o modalidad, estableciendo normas relativas a la extensión y objeto del seguro, riesgos excluidos, forma de liquidación de los siniestros, pago de indemnizaciones, cobro de recibos, etc.

Condiciones especiales o particulares: recogen aspectos concretamente relativos al riesgo individualizándolo que se asegura.

Endosos: son las cláusulas adicionales que se agregan a la póliza y en las que se establecen los riesgos cubiertos que en determinadas y específicas circunstancias pueden quedar excluidos de las coberturas contratadas o que modifican, previo acuerdo entre las partes, las condiciones del contrato y que deben señalarse en términos claros y precisos, formando parte del contrato. El artículo 24 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, prevé la existencia de estas cláusulas adicionales fuera de la póliza.

Notas de cobertura, carta cobertura o cubierta provisional: las cuales deben agregarse a las condiciones generales de la póliza.

4.6 COMIENZO DE VIGENCIA DEL CONTRATO DE SEGURO Y SU FIN.

4.6.1. COMIENZO DE VIGENCIA.

Para el tratadista Argentino Isaac Halperin,⁴⁸ el contrato de seguro reconoce tres momentos de iniciación de su vigencia, formal, material y técnico, que pueden no coincidir.

Formalmente comienza con la celebración del contrato; el comienzo material que generalmente coincide con el formal, depende de cuanto se pacte: es el momento en que el asegurador asume el riesgo; el técnico, es el momento en que se percibe la prima.

El comienzo material no debe coincidir con el formal, ya que puede ser anterior, pues es lícito retrotraer la garantía; el asegurador responde por el siniestro ocurrido en el intervalo, y percibe la prima correspondiente a ese plazo.

4.6.1.1. PERFECCIONAMIENTO DEL CONTRATO DE SEGURO O LA ACEPTACIÓN DE LA OFERTA.

Todo contrato mercantil se perfecciona y adquiere vida plena con el consentimiento manifiesto de las partes en relación, es decir, cuando la propuesta de una parte y la aceptación de otra, coinciden entre sí.

De conformidad con lo establecido por la fracción 1 del artículo 21 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. En los seguros mutuos será necesario además cumplir con los requisitos que la ley o los estatutos de la empresa establezcan para la admisión de nuevos socios.

⁴⁸ HALPERIN, Isaac, Ob. Cit. p. 147.

Asimismo la fracción II del aludido artículo 21 establece que el contrato de seguro no puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni tampoco a la condición del pago de la prima. De acuerdo a lo anterior, no es necesario para la existencia del contrato la emisión de la póliza y mucho menos la entrega de ésta, sino que es suficiente que el solicitante o contratante u oferente tenga conocimiento de la aceptación de su oferta, por parte de la compañía aseguradora, ya sea directamente o a través del agente o promotor.⁴⁹

Conforme a la fracción III del mismo precepto, el contrato de seguro puede celebrarse sujeto a plazo a cuyo vencimiento iniciará su eficacia para las partes

Existen casos de aceptación tácita, previstos en los artículos 6° y 7° de la Ley sobre el Contrato de Seguro. Otra forma de aceptación tácita es que la empresa aseguradora acepte el pago de la prima antes de emitir su aceptación expresa al proponente. Por regla general, las aseguradoras no aceptan el pago de prima antes de la aceptación expresa del seguro propuesto y si lo hacen, acostumbran expedir un recibo de “prima en depósito para aplicarse en caso de que sean aceptados los riesgos propuestos por el oferente”. El problema en la práctica surge con la intervención de los agentes de seguros, quienes acostumbran aceptar ofertas y recibir el pago de primas aun antes de conocimiento y aceptación de la empresa.

El Licenciado Oscar Vázquez del Mercado⁵⁰ nos menciona que el contrato de seguro no es formal, es consensual. Se entiende así porque la Ley sobre el Contrato de Seguro, en el artículo 19 dice que para fines de prueba, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas se hará constar por escrito, esto es, la propia ley está determinando que la forma escrita es esencial para que haya contrato. En efecto, basta que la oferta se acepte para que el contrato se perfeccione. El precepto estatuye que el contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. Continúa en forma categórica estableciendo que no puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni tampoco a la condición de pago de la prima.⁵¹

⁴⁹ MARTINEZ Gil José de Jesús, “Manual Teórico y Práctico de Seguros”, Editorial Porrúa, 5ª. Edición, México 1999, 309 pp.

⁵⁰ VAZQUEZ Del Mercado, Oscar, *Contratos Mercantiles*, 11ª. Edición, México: Editorial Porrúa, S.A., 2001, p.261.

⁵¹ NOTA (4). La Corte ha establecido que: “el artículo 19 de la Ley sobre el contrato de seguro consagra tres supuestos: (a) La regla general de que la existencia del contrato de seguro, sus adiciones o reformas, así como el hecho de que el conocimiento de la aceptación de la oferta a que se refiere la fracción I, del artículo 21, del mismo ordenamiento jurídico, precepto que para determinar el momento en que se perfecciona el mencionado contrato, acoge lo que doctrinalmente se conoce como sistema de la información o del conocimiento, se requiere la exhibición de la póliza correspondiente. (b) La falta de la póliza, la existencia de ésta se comprueba con la confesión de la aseguradora; (c) Si ésta al confesar que lo celebró, afirma que el asegurado no tuvo conocimiento de la aceptación de la oferta, el único medio de convicción para acreditar esta última circunstancia, lo es la confesión del asegurado y, en su caso, la declaración o testimonio de sus beneficiarios. Ahora bien, si los actores, con su libelo inicial, acompañan como documento base de la acción la póliza emitida por la ahora quejosa en la que figuran como beneficiarios, y como medio de convicción dentro de la dilación probatoria, exhiben el recibo correspondiente al pago de la primera prima, se surte el primero de los supuestos requeridos para tener comprobado el contrato, ya que en los términos del referido artículo 19, queda restringida procesalmente la libertad del juzgador para estimar la existencia del contrato a

Una vez perfeccionado el contrato, la propia ley permite que sus efectos queden suspendidos para tener eficacia en momento posterior que las partes mismas convengan.⁵²

4.6.2. FIN DEL CONTRATO DE SEGURO.

El contrato termina normalmente por vencimiento del plazo; esta extinción es automática, aunque el riesgo esté pendiente o el siniestro sea inminente.

Además se extingue por la rescisión, sea por siniestro total, por desaparición del riesgo, por quiebra o por las cláusulas que facultan a ambas partes a rescindir en ciertos supuestos el contrato de seguro contratado, como la terminación anticipada del contrato.

En la terminación anticipada del contrato la partes convienen expresamente en que el contrato podrá darse por terminado anticipadamente mediante notificación por escrito.

Cuando la Compañía aseguradora lo dé por terminado, lo hará mediante notificación por escrito al asegurado, surtiendo efecto la terminación del Seguro después de quince días de practicada la notificación respectiva. La Compañía aseguradora deberá devolver al asegurado la totalidad de la prima no devengada a más tardar al hacer dicha notificación sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

4.7. PRIMA.

La prima no es mas que el precio del seguro, la remuneración del asegurador por las obligaciones que asume; es decir, la contraprestación del asegurado.

La obligación de pagar la prima recae sobre el contratante del seguro, lo cual se encuentra estipulado en el Artículo 31 de la Ley sobre el Contrato de Seguro.

dichos documentos, pues con ellos se acredita plenamente la aceptación de la propuesta por parte de la aseguradora y el conocimiento de esa aceptación por el asegurado, a que se refiere la fracción I, del artículo 21, de la citada ley." (Amparo Directo 7028/82. "Seguros Monterrey Serfin, S.A., 9 de marzo de 1993. Unanimidad de 4 votos. Ponente; Gloria León Orantes. Secretario: Marco Antonio Rivera Corella. Informe 1983. Tercera sala, N°101, pág. 78).

⁵² VAZQUEZ, Del Mercado, Ob. Cit. p.261.

Además de lo anterior, el Artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro, establece que por el 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.

De conformidad con lo que establece Vázquez del Mercado⁵³ afirma que la prima debe pagarse en un solo momento. En ese caso, el contratante del seguro cubre la prima en una sola prestación. Por el contrario, la prima puede subdividirse en su pago y sean varias prestaciones sucesivas, es decir prima periódica o fraccionada. Al respecto el Artículo 38 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, establece que en caso de se convenga el pago de la prima en forma fraccionada, cada uno de los períodos de igual duración a que se refiere el artículo anterior no podrán ser inferiores a un mes.

Corre a cargo del asegurado probar el pago de la prima. La emisión de la póliza por sí sola, no permite presumirlo si nada expresa sobre el punto, o exige la prueba por acto separado, aunque la Compañía Aseguradora haya cumplido actos en ejecución de sus obligaciones.

El Licenciado Luis Ruiz Quiroz⁵⁴ afirma que la prima es considerada por la casi totalidad de los tratadistas mexicanos y extranjeros como elemento esencial del contrato de seguro, pues es la contraprestación a que necesariamente debe obligarse el contratante o tomador del seguro al perfeccionarse este acto jurídico.

Expresa, que si se suprimiera la prima de la esencia del seguro, se celebrarla un contrato por el que una persona se obligara a pagar una suma de dinero o a pagar una indemnización al verificarse la eventualidad prevista en el contrato, sin que su contraparte asumiera la obligación de pagar una prima, no estaríamos en presencia de un seguro, sino en un acto gratuito de beneficencia; pero no de un contrato de seguro.

El maestro Arturo Díaz Bravo⁵⁵, conforme al derecho positivo mexicano, sin restar importancia a la prima como elemento indispensable en cualquier definición del contrato de seguro, son de más importancia y trascendencia otras obligaciones del tomador, por sus repercusiones en el cumplimiento de la principal obligación del asegurador. Y manifiesta que lo sostiene así por la razón de que, conforme a la tan proclamada consensualidad de nuestra ley, el contrato de seguro tiene plena existencia y validez aunque no se haya expedido la póliza ni pagado la prima (artículo 21-II de la LCS); en otras palabras, existe, puesto que surte todos los efectos, aun en ausencia de documento en el que conste y a pesar de la falta de pago

⁵³ Ob. Cit., p. 261 y sigs.

⁵⁴ REVISTA MEXICANA DE SEGUROS Y FIANZAS Y FINANZAS, año 49, num. 565, abril de 1997, p. num.567, junio de 1997, p.39.

⁵⁵ DIAZ, Bravo Arturo, Ob. Cit. p. 39.

de la prima. Más aun, durante los treinta días naturales siguientes a la fecha en que la que debe pagarse la prima, el contrato surte todos sus efectos en el mismo supuesto de falta de pago (Artículo 40 de la LCS), luego cualquier siniestro deberá ser pagado por el asegurador, sin que tan inobjetable realidad pueda ser desvirtuada por el hecho de que tal asegurador esté facultado para compensar con la suma indemnizable, el importe de la prima, cosa por lo demás lógica y equitativa.

Es importante recordar aquí el contenido del Artículo 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el cual a la letra dice: "Si no hubiere sido pagada la prima o la fracción de ella en los casos de pago en parcialidades, dentro de los 30 días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de éste plazo"

Arturo Díaz Bravo ⁵⁶, nos indica que en el régimen legal mexicano las consecuencias de la mora en el pago de la prima es confuso e incompleto en atención algunas interrogantes como lo son: ¿pueden reanudarse los efectos de un seguro, que cesaron por falta de pago de la prima?; ¿cuando?; esta obligado el asegurador a aceptar el pago en cualquier momento?; y si lo acepta desde cuando se reanudan los efectos del seguro, en forma retroactiva a la fecha en que habían cesado tales efectos, o bien desde la fecha de pago de la prima omitida?; y de estimarse que el contratante tiene derecho a pagar en cualquier momento la prima omitida, ¿que puede hacer el asegurador para impedir la existencia ab aeternum de tal derecho?; ¿demandar judicialmente la rescisión, la resolución o la terminación del contrato?. Interrogantes sin duda que no se encuentran reguladas dentro de la Ley sobre el Contrato del Seguro

Los efectos del contrato de seguro se reanudan automáticamente, en virtud de la aceptación del pago de la prima por la compañía aseguradora, aun cuando dicho pago sea realizado por el asegurado fuera del periodo de gracia que señala el artículo 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, por lo que los siniestros que ocurran posteriormente a esa fecha deben ser cubiertos.

Asimismo es necesario tener presente el concepto de "periodo de gracia" que señala el precepto arriba transcrito, durante el cual pueden pagarse las primas debidas. En algunos seguros, dicho periodo es de treinta días, concediéndose el mismo para el pago de la prima. Durante este periodo la póliza se mantiene en vigor, pudiendo presentarse dos casos:

a). Que el siniestro ocurra dentro de ese periodo.- Si el siniestro ocurre, al pagar la reclamación se deduce el importe de la prima demorada, ya que las primas se entienden vencidas al comienzo de la vigencia del contrato y no al fin de cada

⁵⁶ Ob. Cit, p. 130 y sigs.

nuevo período, es decir, que vence el primer día de los 30 días naturales siguientes a la fecha de la vigencia del contrato.

b). Que el siniestro ocurra fuera del periodo de treinta días sin haberse pagado la prima. Si no se pagó la prima dentro de ese plazo y ocurre el siniestro, los efectos del contrato terminarán automáticamente.

En esa virtud, la institución de seguros está obligada a indemnizar al asegurado por el siniestro ocurrido dentro del plazo de gracia de 30 días que otorga el artículo 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, aunque no se hubiere hecho el pago de la prima correspondiente, en virtud de que el contrato de seguro surte todos sus efectos de acuerdo con los artículos 21, fracción II y 35 de la LCS, respecto de los cuáles no se admite pacto en contrario de acuerdo con lo establecido por el artículo 193 del mismo ordenamiento.

Cabe aclarar que esta práctica es ilegal porque terminado el contrato no es válido por el pago posterior de la prima, y es necesario otro contrato en las mismas condiciones, o la expedición de un endoso.

En ese sentido algunas aseguradoras en sus condiciones generales de sus pólizas, dentro de la cláusula de rehabilitación, aclaran que, “en ningún caso, la compañía responderá de siniestros ocurridos durante el periodo comprendido entre el vencimiento de plazo de gracia y la hora y día de pago”.

Cabe señalar que el hecho de que durante varios años se haya efectuado el pago de la primas fuera del plazo de espera de 30 días a que se refiere el artículo 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, no otorga derecho alguno al asegurado para continuar efectuando el pago de dichas primas extemporáneamente.

Cabe destacar que en la práctica, cuando un asegurado demanda a alguna empresa aseguradora, ésta última manifiesta que no recibieron la cantidad que se refiere el recibo que exhibe el asegurado, para lo cual argumentan que éste carece de sello oficial de la empresa aseguradora y desconocen si la firma que aparece en dicho documento sea la del agente de seguros autorizado por ella misma.

No obstante del argumento de las Compañías aseguradoras, es importante señalar el contenido del Artículo 42 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, el cual señala que los agentes de seguros sólo podrán cobrar primas contra el recibo oficial expedido por las instituciones y que las primas así cobradas se entenderán recibidas directamente por las aseguradoras. Asimismo el citado artículo también establece que: cuando un agente de seguros vinculado a una

institución de seguros por una relación laboral o un contrato mercantil, entrega a una persona recibos o documentos oficiales para la solicitud o contratación de seguros, obligará a la institución en los términos que se hayan establecido en dichos documentos y que los recibos oficiales entregados en esos términos por un agente de seguros, amparando un contrato de seguro en el que se identifiquen los riesgos cubiertos, obligarán igualmente a la institución aseguradora.

De acuerdo al artículo antes mencionado, y en el supuesto de que la empresa aseguradora, reconozca que el agente de seguros se encuentra autorizado por la misma para intermediar el contrato de seguro obligará a la Institución en los términos que se hayan establecido en dichos documentos. Los recibos oficiales entregados por un agente, amparando un contrato de seguros en el que se identifiquen los riesgos cubiertos, obligaran igualmente a la Institución aseguradora..

No obstante de lo anterior, en algunos casos las compañías aseguradoras demandadas manifiestan que el recibo carece de valor probatorio en virtud de que carece del sello de la propia compañía aseguradora, lo cual no tiene mayor relevancia toda vez que este hecho es imputable a la propia empresa aseguradora, sin que tenga que afectar al contratante de la póliza de seguro y en todo caso, si el agente de seguros no ingresó el importe correspondiente a la empresa este hecho es imputable al propio agente y no al contratante de la póliza.

El contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario. (artículo 32 LCS)

De conformidad con lo establecido por el artículo 22 de la citada Ley sobre el Contrato de Seguro, la empresa aseguradora tendrá derecho a exigir, de acuerdo con la tarifa respectiva, o en su defecto, conforme a estimación pericial, el importe de los gastos de expedición de la póliza o de sus reformas, así como el reembolso de los impuestos que con este motivo se causan.

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

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

En caso de duda, las primas ulteriores a la del primer periodo del seguro se entenderán vencidas al comienzo y no al fin de cada nuevo periodo. (Artículo 36 de la LCS).

En los seguros de vida, en los de accidentes y enfermedades, así como en los daños, la prima podrá ser fraccionada en parcialidades que correspondan a periodos de igual duración. Si el asegurado optare por cubrir la prima en parcialidades, cada una de éstas vencerá al comienzo del periodo que comprenda. (Artículo 37 de la LCS).

En caso de que se convenga el pago de la prima en forma fraccionada, cada uno de los periodos de igual duración a que se refiere el artículo 37 de la Ley sobre el contrato de seguro, no podrán ser inferiores a un mes. (Artículo 38 de la LCS).

En los seguros por un sólo viaje, tratándose de transporte marítimo, terrestre o aéreo y de accidentes personales, así como en los seguros de riesgos profesionales, no se podrá convenir el pago fraccionado de la prima. (Artículo 39 de la LCS).

Asimismo de conformidad con lo establecido por el Artículo 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, si no hubiere sido pagada la prima o la fracción de ella en los casos de pago en parcialidades, dentro de los treinta días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de este plazo.

Será nulo cualquier convenio que pretenda privar de sus efectos a las disposiciones del citado Artículo 40 de la aludida Ley sobre el Contrato de Seguro. (Artículo 41 de la LCS).

La empresa aseguradora no podrá rehusar el pago de la prima, ofrecida por los acreedores privilegiados, hipotecarios o prendarios, terceros asegurados, beneficiarios o por cualquier otro que tenga interés en la continuación del seguro. (Artículo 42 de la LCS).

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 derecho a exigir que en los periodos ulteriores se reduzca la prima conforme a la tarifa respectiva, si así se convino en la póliza, la devolución de la parte correspondiente por el periodo en curso. (Artículo 43 de la LCS).

Salvo estipulación en contrario, la prima convenida para el periodo en curso, se adeudará en su totalidad aun cuando la empresa aseguradora no haya cubierto el riesgo sino durante una parte de ese tiempo. (artículo 44 de la LCS).

El contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere ya realizado. Sin embargo, los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos por convenio expreso de las partes contratantes. En caso de retroactividad, la empresa aseguradora que conozca la inexistencia del riesgo, no tendrá derecho a las primas ni al reembolso de sus gastos, el contratante que conozca esa circunstancia perderá el derecho a la restitución de las primas y estará obligado al pago de los gastos. (artículo 45 de la LCS).

En el seguro contra los daños, el contrato será nulo si en el momento de su celebración la cosa asegurada ha perecido o no puede seguir ya expuesta a los riesgos. (Artículo 88 de la LCS)

Las primas pagadas serán restituidas al asegurado con deducción de los gastos hechos por la empresa. ... (Artículo 88 párrafo II de la LCS).

Cuando se celebre un contrato de seguro por una suma superior al valor real de la cosa asegurada y ha existido dolo o mala fe de una de las partes, la otra tendrá derecho para demandar u oponer la nulidad y exigir la indemnización que corresponda por daños y perjuicios. (Artículo 95 de LCS)

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 periodo en curso, en el momento del aviso del asegurado. (Artículo 95 de la LCS).

En caso de daño parcial por el cual se reclame una indemnización, la empresa aseguradora y el asegurado tendrán derecho para rescindir el contrato a más tardar en el momento del pago de la indemnización, aplicándose entonces las siguientes reglas:

1. Si la empresa hace uso del derecho de rescisión, su responsabilidad termina quince días después de comunicarlo así al asegurado, debiendo reembolsar la prima

que corresponda a la parte no transcurrida del periodo del seguro en curso y al resto de la suma asegurada; y

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 periodos del seguro, al empresa reembolsará el monto que corresponda a los periodos futuros. (Artículo 96 de la LCS).

En los seguros de daños, 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. (artículo 106 de la LCS).

La empresa aseguradora no tendrá acción para exigir el pago de las primas, salvo el derecho a una indemnización por la falta de pago de la prima correspondiente al primer año, que no excederá del 15% del importe de la prima anual estipulada en el contrato. No se producirá la cesación automática de los efectos del contrato, cuando en la póliza se hubiere convenido el beneficio del préstamo automático de primas (artículo 180 de la LCS)

Si después de cubrir tres anualidades consecutivas se dejan de pagar las primas, el seguro quedará reducido de pleno derecho, de acuerdo con las normas técnicas establecidas para el caso. Las cuales deberán figurar en la póliza. (Artículo 181 de la LCS).

4.8 SINIESTRO.

Se ha definido al siniestro como la realización material del interés asegurado.

Es la destrucción o pérdida extraordinaria sufrida en relación con personas, cosas o animales, a consecuencia de incendio, terremoto, descarrilamiento, naufragio, etc.⁵⁷

⁵⁷ PINA DE, Vara Rafael, "Derecho Mercantil Mexicano", 28ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002, P. 443.

Para que la empresa aseguradora esté obligada a cumplir con el contrato de seguro debe comprobarse tanto la realización del siniestro, como que el bien asegurado resultó perdido o dañado, correspondiendo la carga de la prueba de la realización del siniestro al asegurado, pesando sobre la Compañía Aseguradora la prueba de que el siniestro ha sido causado por un riesgo excluido.

En la práctica algunas compañías de seguros conforme al contenido por lo dispuesto en los artículos 66 y 67 de la LCS, pretenden eludir su responsabilidad en el pago de la indemnización pretextando que no se les dio el aviso del siniestro dentro de los cinco días. Otras, no declinan la reclamación, pero si pretenden reducir su responsabilidad en el pago ofreciendo diversos porcentajes al monto de la indemnización.

De conformidad con lo previsto por el artículo 45 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiera ya realizado. Sin embargo, los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos por convenio expreso de las partes contratantes. En caso de retroactividad, la empresa aseguradora que conozca la inexistencia del riesgo, no tendrá derecho a las primas ni al reembolso de sus gastos; el contratante que conozca esa circunstancia perderá el derecho a la restitución de las primas y estará obligado al pago de los gastos.

Cualquier omisión o inexacta declaración de los hechos a que se refieren los artículos 8º, 9º y 10 de la presente ley, facultará a la empresa aseguradora para considerar rescindido de pleno derecho al contrato, aunque no hayan influido en la realización del siniestro. (artículo 47 de la LCS).

Tan pronto como el asegurado o beneficiario, en su caso, tenga conocimiento de la realización del siniestro y del derecho constituido a su favor por el contrato de seguro, deberán ponerlo en conocimiento de la empresa aseguradora.

La empresa quedará desligada de todas las obligaciones del contrato, si el asegurado o el beneficiario omiten el aviso inmediato con la intención de impedir que se comprueben oportunamente las circunstancias del siniestro. (artículo 68 de la LCS).

La empresa aseguradora tendrá el derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de información sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinar las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo. (artículo 69 de la LCS).

Las obligaciones de la empresa quedarán extinguidas si demuestra que el asegurado, el beneficiario o los representantes de ambos, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluyan o puedan restringir dichas obligaciones. Lo mismo se observará en caso de que, con igual propósito, no le remitan en tiempo la documentación de que trata el artículo 69 de la Ley sobre el contrato de seguro. (artículo 70 de la LCS).

En los seguros contra los daños, si la cosa asegurada ha sido designada por su género, todos los objetos del mismo género existentes en el momento del siniestro se considerarán asegurados. (artículo 94 de la LCS).

Al ocurrir el siniestro, el asegurado tendrá la obligación de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones a la empresa aseguradora, debiendo atenerse a las que ella le indique.

Los gastos hechos por el asegurado que no sean manifiestamente improcedentes, se cubrirán por la empresa aseguradora, y si ésta da instrucciones, anticipará dichos gastos. (artículo 113 de la LCS).

En el seguro contra incendios, después del siniestro, cualquiera de las partes podrá rescindir el contrato con previo aviso de un mes, pero en caso de que la rescisión provenga del asegurado, la empresa tendrá derecho a la prima por el periodo en curso. (artículo 127 de la LCS).

En los seguros contra los daños, la empresa aseguradora y el asegurado pueden exigir que el daño sea valuado sin demora. En caso de destrucción parcial de productos agrícolas, especialmente por el granizo, la valuación del daño deberá aplazarse hasta la cosecha, si una de las partes lo solicita. (artículo 117 de la LCS).

Cuando alguna de las partes rehusare nombrar su perito para la valorización del daño, o si las partes no se pusieren de acuerdo sobre la importancia de éste, la valorización deberá practicarse por peritos que la autoridad judicial designará a petición de cualquiera de ellas, o por un perito tercero así designado, en caso de ser necesario. (artículo 118 de la LCS).

El hecho de que la empresa aseguradora intervenga en la valorización del daño, no la privará de las excepciones que pueda oponer contra las acciones del asegurado o de su causahabiente. (artículo 119 de la LCS).

Será nulo el convenio que prohíba a las partes o a sus causahabientes hacer intervenir peritos en la valorización del daño. (artículo 120 de la LCS).

Los gastos de valorización estarán a cargo de los contratantes por partes iguales. (artículo 121 de la LCS).

4.9 INDEMNIZACIÓN Y DEMÁS CONCEPTOS.

Cervantes Ahumada nos señala que el seguro de daños es eminentemente compensatorio e indemnizatorio⁵⁸.

Una vez producido el riesgo, previsto en el contrato, surge la obligación de la empresa aseguradora de pagar la suma convenida por concepto de indemnización; ésta supone resarcimiento de un daño, es una entidad mensurable objetivamente⁵⁹

Se define como el pago de una suma de dinero a que está obligada contractualmente la compañía aseguradora a consecuencia de la realización de un siniestro, y cuyo fin es el de conseguir un resarcimiento económico en el patrimonio del asegurado o beneficiario afectado por la realización del mismo, bien a través de una sustitución de los objetos dañados o mediante la entrega de una cantidad equivalente a los bienes afectados misma que no podrá exceder de la suma asegurada contratada ni del valor del objeto dañado al momento de realizarse el siniestro. Mas adelante hablaremos en el punto 5.2 sobre la indemnización como obligación principal para el asegurador.

4.10 LA PRESCRIPCIÓN EN EL CONTRATO DE SEGURO.

Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen. (artículo 81 LCS).

No transcurrirá la prescripción:

a) Cuando por omisión o por falsas o inexactas declaraciones, el asegurado no haya tenido conocimiento cierto sobre el riesgo auténticamente corrido, en cuyo caso la prescripción corre desde el momento en que tenga dicho conocimiento;

⁵⁸ CERVANTES Ahumada, Ob. Cit. p. 570.

⁵⁹ RODRIGUEZ Josquin, Ob. Cit. p. 163.

b) Mientras los interesados no tengan conocimiento de la realización del siniestro, esto siempre y cuando acrediten que ignoraban el acontecimiento; (artículo 82 LCS).

c) Mientras los terceros beneficiarios no tengan conocimiento del derecho constituido a su favor (artículo 82 LCS);

La prescripción se interrumpe:

a) Por el nombramiento de peritos con motivo de la realización del siniestro. (artículo 84 L.CS.);

b) Tratándose de la acción en pago de la prima, por el requerimiento de que trata el artículo 37 de la Ley sobre el Contrato de Seguro (artículo 84 LCS):

b) Además de lo anterior, la prescripción se interrumpirá por la demanda u otro cualquier género de interpelación judicial hecha al deudor, por el reconocimiento de las obligaciones o por la renovación de documento en que se funde el derecho el acreedor.

c) Se considerará también la prescripción como no interrumpida por la interpelación judicial si el actor desistiese de ella o fuese desestimada su demanda (artículo 1041 del Código de Comercio).

En relación al presente tema, es necesario tener presente lo que establece el Código Civil Federal, en atención a la manera de contar el tiempo para la prescripción:

En atención a lo establecido por el Artículo 1176 del citado Código, el tiempo para la prescripción se cuenta por años y no de momento a momento, excepto en los casos en que así lo determine la ley expresamente.

El día en que comienza la prescripción se cuenta siempre entero, aunque no lo sea; pero aquel en que la prescripción termina, debe ser completo. (Artículo 1179 del C.C.F).

Cuando el último día sea feriado, no se tendrá por completa la prescripción, sino cumplido el primero que siga, si fuere útil. (Artículo 1160 del C.C.F).

4.11. ELEMENTOS PERSONALES.

4.11.1. EL ASEGURADO.

Se ha definido como la persona que celebra con una empresa aseguradora un contrato de seguro.

También se ha definido como la persona que contrata el seguro con la entidad aseguradora, comprometiéndose entre otras obligaciones, al pago de las primas estipuladas y teniendo derecho, en su caso al cobro de las indemnizaciones que se produzcan a consecuencia del siniestro.⁶⁰

4.11.2. OBLIGACIONES DEL CONTRATANTE.

Son obligaciones del asegurado o contratante:

1) Proceder con buena fe al declarar y describir total y claramente la naturaleza del riesgo que pretende asegurar, así como la fijación real de su valor económico a fin de que la aseguradora tenga la más amplia y completa información que le permita decidir sobre su aceptación o denegación, toda vez que de no hacerlo así caería en la inexactitud en las declaraciones que se han definido como la ocultación de mala fe o dolosa efectuada por el asegurado al exponer la naturaleza o características de los riesgos que le sean cubiertos. (Artículo 8 de LCS)

Si el contrato se celebra por un representante del asegurado, deberán declararse todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del representante y del representado. (artículo 9 de LCS).

Cuando se proponga un seguro por cuenta de otro, el proponente deberá declarar todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos del tercero asegurado o de su intermediario. (artículo 10 de la LCS).

Cualquier omisión o inexacta declaración de los hechos a que se refieren los artículos 8°, 9° y 10 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, facultará a la empresa aseguradora para considerar rescindido de pleno derecho al contrato, aunque no hayan influido en la realización del siniestro. (artículo 47 de LCS).

⁶⁰ FUNDACIÓN MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemep México, SA. de CV.

No deben informarse sino las circunstancias particulares del riesgo, y no las generales que afectan a todos o a muchos, que deben considerarse conocidas por el asegurador, por su experiencia.

El asegurado está obligado a informar, sea que contrate por cuenta propia o ajena, sólo o con otros, sea personalmente o por medio de representante legal o convencional, en la medida de su conocimiento. No cabe exigirle que informe sobre circunstancias olvidadas o no conocidas, pero si imputarle dolo en su falta de conocimiento.

Si el contrato se celebra por medio de representante o de un tercero sin mandato, también debe considerarse el conocimiento de éstos, incluso el deber de conocer. Cuando el contrato se celebra por cuenta ajena, el conocimiento del asegurado influye en su validez, salvo cuando éste ignora la celebración.

El tratadista argentino Isaac Halperin ⁶¹, indica que la falsa declaración o retención puede darse cuando no se declaran circunstancias importantes, y que se callan por juzgarlas carentes de importancia, o se declara cuanto se cree ser la verdad, o cuando media negligencia para conocer o para llevar el dato a conocimiento del asegurador.

Agrega que la violación no culposa del deber de informar existe cuando la circunstancia callada era desconocida por el informante, o cuando tiene derecho a considerarla no importante o cuando se produce por un tercero por cuya conducta no responde. Existe violación sancionada por la ley, cuando se comete intencionalmente, o por negligencia o por error, cualquiera sea el motivo.

La carga de la prueba de la existencia de la falsedad de declaración, incumbe a la aseguradora. Debe acreditar que la circunstancia omitida o inexactamente declarada existía al tiempo de la celebración del contrato y el momento en que conoció el verdadero estado de las cosas. Se juzgará con los elementos existentes a la fecha del contrato y si se pactó que el cuestionario forma parte integrante de la póliza, las falsas declaraciones sólo pueden probarse exhibiéndolo y mediante la prueba o dictamen pericial médica correspondiente, la cual se abocará conforme a las peculiaridades del caso, sobre todas las manifestaciones impugnadas del asegurado, y no sólo respecto de una parte de ellas.

El asegurado debe probar su falta de culpa o dolo, o que comunicó el hecho a la Aseguradora, o que éste lo conocía.

⁶¹ HALPERIN Isaac, "Contrato de Seguro", 2ª. Edición, Argentina: Ediciones Depalma, 1966, p 106.

La aseguradora renuncia o pierde el derecho de alegar la reticencia o falsa declaración cuando:

- a) Acepta las respuestas incompletas;
- b) Después de conocer la circunstancia omitida o falseada, percibe nuevas primas o paga indemnizaciones, o, en general ejecuta sus obligaciones;
- c) Emite la póliza conociendo plenamente los hechos.

2) El asegurado deberá comunicar a la empresa aseguradora las agravaciones esenciales que tenga el riesgo durante el curso del seguro, dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que las conozca. Si el asegurado omitiere el aviso o si él provoca una agravación esencial del riesgo, cesarán de pleno derecho las obligaciones de la empresa en lo sucesivo. (artículo 52 de la LCS).

Si durante el plazo del seguro se modifican las condiciones generales en contratos del mismo género, el asegurado tendrá derecho a que se le apliquen las nuevas condiciones, pero si éstas traen como consecuencia para la empresa prestaciones más elevadas, el contratante estará obligado a cubrir el equivalente que corresponda. (artículo 65 de la LCS).

Las obligaciones de la empresa quedarán extinguidas si demuestra que el asegurado, el beneficiario o los representantes de ambos, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declara inexactamente hechos que excluyan o puedan restringir dichas obligaciones. Lo mismo se observará en caso de que, con igual propósito, no le remitan en tiempo la documentación que le sea solicitada por la misma empresa relacionada con el siniestro y por las cuales puedan determinar las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo. (artículo 69 y 70 de la LCS).

Las sanciones establecidas para el caso de que el asegurado o sus causahabientes dejen de cumplir con alguna de sus obligaciones, no serán aplicables si en el incumplimiento no existió culpa de su parte. (artículo 75 de la LCS).

La empresa aseguradora responderá del siniestro aun cuando éste haya sido causado por culpa del asegurado, y sólo se admitirá en el contrato la cláusula que libere a la empresa en caso de culpa grave. (artículo 78 de la LCS).

3) En los contratos de seguro contra daños, cuando se contrate con vanas empresas un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés, el asegurado tendrá la obligación de poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores la existencia de los otros seguros. El aviso deberá darse por escrito e indicar el nombre de los aseguradores, así como de las sumas aseguradas. (artículo 100 de la LCS).

4) 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. (artículo 106 de LCS).

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. (artículo 107 de la LCS).

No obstante, los derechos y obligaciones del contrato de seguro no pasarán al nuevo adquirente:

I.- Cuando el cambio de propietario tenga por efecto una agravación esencial del riesgo en los términos de la Ley sobre el contrato de seguro;

II- Si dentro de los quince días siguientes a la adquisición, el nuevo propietario notifica por escrito a la empresa su voluntad de no continuar con el seguro. (artículo 108 de la LCS).

5) El contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario.

6) Notificación del siniestro producido en un plazo máximo de cinco días, (artículo 66 de la LCS);

7) Ocurrido el siniestro, procurar la aminoración de las consecuencias del siniestro, adoptando las medidas de salvamento adecuadas sin llegar a variar el estado de las cosas después del siniestro. (artículo 113 de la LCS).

Sin el consentimiento de la empresa, el asegurado estará impedido de variar el estado de las cosas, salvo por razones de interés público o para evitar o disminuir

el daño, pero la empresa aseguradora deberá cooperar para que puedan restituirse a su lugar en el más breve plazo. (artículo 114 de LCS).

Si el asegurado viola la obligación de evitar o disminuir el daño o de conservar la invariabilidad de las cosas, la empresa aseguradora tendrá derecho de reducir la indemnización hasta el valor a que ascendería si dicha obligación se hubiere cumplido. Si dicha obligación es violada por el asegurado con intención fraudulenta, éste quedará privado de sus derechos contra la empresa. (artículo 115 de la LCS).

8) En el seguro de provechos esperados y ganados, en el seguro contra los daños causados por el granizo, el aviso del siniestro debe darse precisamente dentro de las veinticuatro horas siguientes a las de su realización. En esta clase de seguro no será aplicable la disposición del artículo 114 de la Ley sobre el contrato de seguro, y el asegurado tendrá la facultad de variar el estado de las cosas de acuerdo con las exigencias del caso. (artículo 131 de LCS).

9) En el seguro de transporte terrestre, el asegurado no tendrá obligación de avisar la enajenación de la cosa asegurada ni de denunciar a la empresa la agravación del riesgo. (artículo 144 de la LCS).

4.11.3. EL BENEFICIARIO.

Es la persona designada en la póliza por el asegurado o contratante como titular de los derechos indemnizatorios que en dicho documento se establecen.

El asegurado, aún en el caso de que haya designado en la póliza a un tercero como beneficiario del seguro, podrá disponer libremente del derecho derivado de éste, por acto entre vivos o por causa de muerte. Si sólo se hubiere designado un beneficiario y éste muriere antes o al mismo tiempo que el asegurado y no existiere designación de nuevo beneficiario, el importe del seguro se pagará a la sucesión del asegurado, salvo pacto en contrario que hubiere renunciado del derecho de revocar la designación hecha en los términos del artículo siguiente

La cláusula beneficiaria establece en provecho del beneficiario un derecho propio sobre el crédito que esta cláusula le atribuye, el cual podrá exigir directamente de la empresa aseguradora. (artículo 166 de la LCS).

Los efectos legales de la designación del beneficiario quedarán en suspenso cuando se declare en estado de concurso o quiebra al asegurado o se embarguen sus derechos sobre el seguro, pero se restablece de pleno derecho si el concurso, quiebra o secuestro quedaren sin efecto. (artículo 167 de la LCS).

Cuando el asegurado renuncie en la póliza a la facultad de revocar la designación del beneficiario, el derecho al seguro que se derive de esta designación no podrá ser embargado ni quedará sujeto a ejecución en provecho de los acreedores del asegurado, en caso de concurso o quiebra de éste. (artículo 168 de la LCS).

Si el asegurado designa como beneficiario a su cónyuge o a sus descendientes, el derecho derivado de la designación de beneficiario y el del aseguramiento no serán susceptibles de embargo, ni de ejecución por concurso o quiebra del asegurado. (artículo 169 de la LCS).

Si hay varios beneficiarios, designarán un representante común que reciba las comunicaciones de la empresa. Esta podrá enviarlas a cualesquiera de ellos, mientras no se le dé a conocer el nombre y domicilio del representante. (artículo 170 de la LCS).

4.11.4. EL TERCERO DAÑADO.

Es quien ha sufrido un daño en su persona, en sus derechos, bienes o intereses.

En el 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 de la LCS).

Los gastos que resulten de los procedimientos seguidos contra el asegurado estarán a cargo de la empresa, salvo convenio expreso. (artículo 146 de la LCS).

El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro. (Artículo 147 de la LCS)

Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por la empresa. (artículo 149 de la LCS).

Podrá constituirse el seguro a favor de una tercera persona, expresando en la póliza el nombre, apellido y condiciones de la persona asegurada o determinándola de algún otro modo indudable. (artículo 187 de la LCS).

4.12. ELEMENTOS MATERIALES.

El contrato de seguro cuenta con los siguientes elementos materiales:

Son el interés asegurable, la suma asegurada, el siniestro, su valorización, la indemnización.

4.12.1 EL INTERÉS ASEGURABLE.- El licenciado Oscar Vasquez ⁶² del Mercado, establece que, en el contrato de seguro, el interés es un elemento fundamental. El tomador del seguro, o en su caso, el tercero a favor de quien se contrata, deben tener un interés en que el riesgo contratado no se convierta en siniestro, de manera que el evento dañoso no ocasione una disminución patrimonial. Encontramos pues, que el daño económico que se produce por el siniestro, es el valor del interés asegurado.

Se ha establecido que el interés asegurable constituye el objeto del contrato; su existencia es esencial para legitimar el contrato porque en el seguro de daños, es la medida para la indemnización; el interés asegurado limita el alcance de los daños indemnizables, debiendo existir al tiempo de la celebración del contrato.

El interés asegurable es la relación valor económico que existe entre el objeto y alguien ⁶³

Estableció Vázquez del Mercado que el interés asegurado es la relación entre un sujeto y un objeto amenazado por un hecho determinado, es decir que el interés asegurable depende de tres elementos: un bien, la relación jurídica con éste, y su exposición a un riesgo determinado. Respecto del interés hay que valorar el grado de utilidad que representa para el sujeto, es decir, hay que determinar la medida de su valor, para así considerar el grado de utilidad para satisfacer una necesidad económica.

Se entiende por interés asegurable también la relación económica que vincula al asegurado con la cosa o cosas objeto del contrato y que puede resultar afectada en caso de que se realice el riesgo, con la consiguiente lesión patrimonial del asegurado, que es precisamente lo que el asegurador se obliga a reparar o indemnizar. ⁶⁴

⁶² VAZQUEZ Del Mercado, Oscar, Contratos Mercantiles. 11ª. Edición, México: Editorial Porrúa, S.A., 2001, p.261 y sigs.

⁶³ RUIZ Raoda, Luis, "Contrato de Seguro". 1ª Edición, México: Editorial Porrúa, 1978, p. 164.

⁶⁴ LEON Pereira Francisco Antonio, "Revista Socio-Jurídica. Facultad de Derecho", Controversias de Investigaciones Socio Jurídicas, Editorial Cruz del Sur Colombia Cali, Vol. 12 No. 28 mayo 1995.

La fijación del valor no es indispensable, su omisión sólo impone estar al valor de la cosa al tiempo del siniestro.

En la medida que el evento produzca una mayor o menor necesidad, así se determinará el interés del sujeto en que no se produzca.

Por otra parte, el licenciado Joaquín Rodríguez Rodríguez ⁶⁵, establece que no hay riesgo asegurable si no hay interés en que aquél no se produzca. El seguro no puede ser una causa de lucro, sino de disminución o supresión de un daño, en sentido económico al menos.

De conformidad con lo previsto por el artículo 91 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro.

Salvo convenio en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, la empresa aseguradora responderá de manera proporcional al daño causado. (artículo 92 de la LCS).

Por lo que respecta al seguro contra daños, todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto del contrato de seguro contra los daños. (artículo 85 de la LCS).

El licenciado José de Jesús Martínez Gil ⁶⁶, manifiesta que el interés asegurable ha sido definido como una relación entre la persona y el objeto del seguro capaz de hacer sufrir a aquella una pérdida financiera o económica en el caso de que ocurra la contingencia contra la que se ha asegurado. Desde el punto de vista técnico, la existencia del contrato sin interés asegurable produciría necesariamente un aumento de siniestralidad.

Cuando el interés asegurado consista en que una cosa no sea destruida o deteriorada, se presumirá que el interés asegurado equivale al que tendría un propietario en la conservación de la cosa.

En atención a lo anterior, el artículo 86 de la Ley sobre el Contrato de Seguro estatuye que la empresa aseguradora responde solamente por el daño

⁶⁵ RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil, 25ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2001, p. 213, Tomo II, p. 871

⁶⁶ MARTINEZ GIL, José de Jesús, Manual Teórico Práctico de Seguros, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1995, 3. Edición.

causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados. La empresa responderá de la pérdida del provecho o interés que se obtenga de la cosa asegurada, si así se conviene expresamente.

Cuando se asegura una cosa ajena por el interés que en ella se tenga, se considerará que el contrato se celebra también en interés del dueño; pero éste no podrá beneficiarse del seguro, sino después de cubierto el interés del contratante y de haberle restituido las primas pagadas. (artículo 87 de la LCS).

El contrato de seguro puede, ser celebrado por quien, sin ser dueño, está expuesto a pérdida económica, teniendo por consecuencia, un interés asegurable, siendo requisito indispensable que al celebrarse el contrato de seguro, exista tal interés.

Las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa asegurada para los efectos del resarcimiento del daño. (artículo 93 del la LCS).

Por lo que respecta al seguro de transporte terrestre, podrán asegurar, no sólo los dueños de las mercancías transportadas, sino todos los que tengan interés o responsabilidad en su conservación, expresando en el contrato el concepto por el que se contrata el seguro.

4.12.2 REGLAS DE OPERACIÓN DEL INTERÉS ASEGURABLE.

El licenciado Arturo Díaz Bravo ⁶⁷ establece que: “el interés económico asegurable trae consigo la necesaria aplicación de ciertas reglas:

a) La pérdida total de la cosa asegurada, por razones ajenas al riesgo cubierto, acarrea la anticipada terminación del contrato. (artículo 89 de la LCS);

b) La disminución esencial de valor de la cosa asegurada da lugar a la reducción de la suma asegurada, con la consecuente reducción en el monto de la prima (artículo 90 de la LCS);

c) El sobreseguro, esto es, el seguro contratado por una suma superior al real valor de la cosa, es válido sólo hasta la concurrencia de este último y, por supuesto,

⁶⁷ DIAZ BRAVO, Arturo, Ob. Cit., p130 y sigs.

da lugar a la reducción de la suma asegurada y de la prima; pero si al determinarse la suma original hubo “dolo o mala fe de una de las partes, la otra tendrá derecho para demandar u oponer la nulidad y exigir la indemnización que corresponda por daños y perjuicios”.(artículo 95 de la L.C.S);

En caso de doble seguro, o sea, el contratado con dos o más aseguradores contra el mismo riesgo y por el mismo interés, el asegurado, aunque no lo especifica la ley, debe informar por escrito a cada uno de los aseguradores sobre la existencia de los demás seguros (artículo 100 de la L.C.S);

Recordando que si el asegurado omite intencionalmente el aviso a los demás aseguradores libera a éstos de sus obligaciones, así como el hecho de que los diversos seguros se contraten con la intención de obtener un provecho ilícito. (artículo 101 de la L.C.S).

En México, los aseguradores del ramo han celebrado un convenio de golpe por golpe, con arreglo al cual, en caso de siniestro en el que participen dos o más asegurados de empresas firmantes del convenio, cada una de éstas resarce a su propio asegurado sin consideración de la responsabilidad que le haya incumbido en el siniestro.

4.12.3 LA SUMA ASEGURADA.

Se ha definido como el valor atribuido por el titular de un contrato de seguro a los bienes cubiertos por la póliza y cuyo importe es la cantidad máxima que el asegurador esta obligado a pagar en caso de siniestro.⁶⁸

El valor que se establece en la póliza, determina el monto indemnizable, sino la suma máxima que deberá la Compañía aseguradora en caso de siniestro.

En el seguro contra daños, la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados. La empresa responderá de la pérdida del provecho o interés que se obtenga de la cosa asegurada, si así se conviene expresamente. (artículo 86 de la L.C.S);

Es importante hacer la observación que al asegurado le corresponde la carga de la prueba del daño, debe acreditarlo satisfactoriamente así como su monto; es necesario que pruebe la existencia de la cosa, y su valor al tiempo del siniestro. La

⁶⁸ FUNDACION MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemap México, S.A. de CV.

descripción de la cosa y su valor fijado en la póliza no prueban su existencia ni su valor al tiempo del siniestro: sólo establecen el límite máximo de la responsabilidad del asegurador y la base para liquidar la prima: son declaraciones unilaterales del tomador, que el asegurador generalmente no verifica.

En caso de presentarse la exageración de los daños, corresponde la carga de la prueba para desvirtuarla a la Compañía aseguradora

No existirá exageración dolosa cuando el reclamo se supedita a lo que fijen los peritos que para tal efecto se nombren a fin de determinar el monto del daño.

Si el valor asegurado sufre 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 periodos posteriores del seguro. (artículo 90 de la LCS).

Para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro. (artículo 91 de la LCS).

Salvo convenio en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, la empresa responderá de manera proporcional al daño causado. (artículo 92 de la LCS).

Las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa asegurada para los efectos del resarcimiento del daño. (artículo 93 de la LCS).

Cuando se celebre un contrato de seguro por una suma superior al valor real de la cosa asegurada y ha existido dolo o mala fe de una de las partes, la otra tendrá derecho para demandar u oponer la nulidad y exigir la indemnización que corresponda por daños y perjuicios.

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 periodo en curso, en el momento del aviso del asegurado. (artículo 95 de la LCS).

Cabe aclarar que si en una póliza de seguro aparece como suma asegurada una cantidad determinada y la aseguradora invoca que por un error se puso esa cantidad debiendo ser una menor el error mecanográfico que se invoque no es bastante para liberar a la empresa de la obligación que contenga la propia póliza por ser el documento en el que se consignan los derechos y las obligaciones.

5.- SUBROGACIÓN DE LAS EMPRESAS ASEGURADORAS (Artículo 111 de la Ley sobre el Contrato del Seguro).

5.1. LA EMPRESA ASEGURADORA.

El asegurador es una empresa aseguradora, que es aquella que debe pagar la indemnización, al producirse el siniestro. Actúa como intermediario en las diversas economías aseguradas, para distribuir entre todos el daño sufrido por los afectados.⁶⁹

Se ha definido como la persona que, mediante la formalización de un contrato de seguro, asume las consecuencias dañosas producidas por la realización del evento cuyo riesgo es objeto de cobertura asumiendo, en nuestro país la forma de sociedad anónima o sociedad mutualista.⁷⁰

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es el órgano que tiene una intervención decisiva en casi todas las operaciones que realizan las empresas que funcionan como Instituciones de Seguros (Artículo 5 Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros).

En las instituciones de seguros, a diferencia de la empresa de transporte, le es permitida la participación de la inversión extranjera, pero únicamente hasta un 49% del capital pagado de la sociedad, tal como lo establece el inciso e) fracción III del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera y párrafo 5 numeral 1 fracción II del artículo 29 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

La instituciones de seguros deberán ser constituidas como sociedades anónimas de capital fijo o variable, con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto no este previsto en esta ley (artículo 29 LGISM).

⁶⁹ RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, Ob. Cit., p. 871

⁷⁰ FUNDACION MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemap México, S.A. de C.V.

Cabe aclarar que si en una póliza de seguro aparece como suma asegurada una cantidad determinada y la aseguradora invoca que por un error se puso esa cantidad debiendo ser una menor el error mecanográfico que se invoque no es bastante para liberar a la empresa de la obligación que contenga la propia póliza por ser el documento en el que se consignan los derechos y las obligaciones.

5.- SUBROGACIÓN DE LAS EMPRESAS ASEGURADORAS (Artículo 111 de la Ley sobre el Contrato del Seguro).

5.1. LA EMPRESA ASEGURADORA.

El asegurador es una empresa aseguradora, que es aquella que debe pagar la indemnización, al producirse el siniestro. Actúa como intermediario en las diversas economías aseguradas, para distribuir entre todos el daño sufrido por los afectados.⁶⁹

Se ha definido como la persona que, mediante la formalización de un contrato de seguro, asume las consecuencias dañosas producidas por la realización del evento cuyo riesgo es objeto de cobertura asumiendo, en nuestro país la forma de sociedad anónima o sociedad mutualista.⁷⁰

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es el órgano que tiene una intervención decisiva en casi todas las operaciones que realizan las empresas que funcionan como Instituciones de Seguros (Artículo 5 Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros).

En las instituciones de seguros, a diferencia de la empresa de transporte, le es permitida la participación de la inversión extranjera, pero únicamente hasta un 49% del capital pagado de la sociedad, tal como lo establece el inciso e) fracción III del artículo 7 de la Ley de Inversión Extranjera y párrafo 5 numeral 1 fracción II del artículo 29 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Las instituciones de seguros deberán ser constituidas como sociedades anónimas de capital fijo o variable, con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto no este previsto en esta ley (artículo 29 LGISM).

⁶⁹ RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, Ob. Cit., p. 871

⁷⁰ FUNDACION MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemap México, S.A. de C.V.

En razón del origen de los accionistas que suscriban su capital, las instituciones podrán ser de capital total o mayoritariamente mexicano; o de capital total o mayoritariamente extranjero, en cuyo caso se les considerara como filiales de instituciones financieras del exterior.

En ningún momento podrán participar en el capital de las instituciones de seguros, ya sea directamente o a través de interpósita persona, gobiernos o dependencias oficiales extranjeros.

Mientras las instituciones o sociedades mutualistas de seguros, no sean puestas en liquidación o declaradas en quiebra, se considerarán acreditada solvencia y no estarán obligadas, por tanto, a constituir depósitos o fianzas legales, hecha excepción de las responsabilidades que puedan derivarles de juicios laborales, de amparo o por créditos fiscales. (artículo 14 de la LGISMS.).

Por lo que se refiere a la organización, funcionamiento y disposiciones generales de las instituciones de seguros, se encuentran éstas reguladas por la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

5.1.1. PROHIBICIONES CORRESPONDIENTES A LAS ASEGURADORAS.

De conformidad con el artículo 62 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, a las Instituciones de Seguros les estará prohibido:

I.- Dar en garantía sus propiedades;

II.- Obtener prestamos, a excepción hecha de la emisión que hagan de obligaciones subordinadas u otros títulos de crédito, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, fracción X bis de esta ley, así como de líneas de crédito otorgadas por las instituciones de crédito para cubrir sobregiros en las cuentas de cheques que mantengan con las mismas, sin que estas líneas de crédito excedan el límite que al efecto establezca la comisión nacional de seguros y fianzas mediante disposiciones de carácter general;

II bis.- realizar contratos de reaseguro que impliquen la asunción de pasivos sin cumplir con lo dispuesto en la fracción I BIS del artículo 35 de esta ley;

II bis-1.- Asumir riesgos u otorgar financiamientos bajo esquemas de reaseguro financiero, cuando no se trate de instituciones autorizadas para practicar exclusivamente el reaseguro;

III.- Dar en reparto títulos de crédito;

IV.- Dar en prenda los títulos o valores de su cartera;

V.- Operar con sus propias acciones, salvo en los casos previstos en la ley del mercado de valores;

VI.- (se deroga).

VII.- Aceptar riesgos mayores 37 de esta ley;

VIII.- Otorgar avales, fianzas o cauciones;

IX.- Comerciar con mercancías de cualquier clase;

x.- Entrar en sociedades de responsabilidad ilimitada y explotar por su cuenta minas, plantas metalúrgicas, establecimientos mercantiles o industriales o fincas rústicas, sin perjuicio de la facultad de poseer bonos, obligaciones, acciones u otros títulos de dichas empresas conforme a lo previsto en esta ley. La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, podrá autorizar que continúen su explotación, cuando las reciban en adjudicación o pago de adeudos, o para aseguramiento de los ya concertados, o al ejercitar los derechos que les confieran las operaciones que celebren conforme a esta ley, sin exceder los plazos a que se refiere la fracción XI de este artículo;

X- Bis.- (se deroga).

XI.- Adquirir bienes, títulos o valores que no deban conservar en su activo.

Cuando una institución reciba en pago de adeudos o por adjudicación en remate dentro de juicios relacionados con créditos a su favor, o al ejercitar los derechos que les confieren las operaciones que celebren conforme a esta ley, bienes, derechos, títulos o valores de los señalados en esta fracción, que no deban conservar en su activo, deberá computar su valor estimado en las inversiones con cargo al capital pagado y reservas de capital y venderlos en el plazo de un año a partir de su adquisición, cuando se trate de títulos o bienes muebles; de dos años cuando se trate de inmuebles urbanos; y de tres años cuando se trate de establecimientos mercantiles o industriales o de inmuebles rústicos. estos plazos podrán ser renovados por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas cuando sea imposible efectuar oportunamente su venta sin gran pérdida para la Institución.

Expirados los plazos o, en su caso, las renovaciones que de ellos se concedan, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas sacara administrativamente a remate los bienes, derechos, títulos o valores que no hubieren sido vendidos;

XII.- Celebrar operaciones en virtud de las cuales resulten o puedan resultar deudores de la institución, los directores generales o sus equivalentes y las personas que ocupen cargos con las dos jerarquías inferiores a las de aquellos, salvo que correspondan a prestaciones de carácter laboral otorgadas de manera

general; los comisarios propietarios o suplentes, estén o no en funciones; los auditores externos de la institución; o los ascendientes o descendientes en primer grado o cónyuges de las personas anteriores.

Lo dispuesto en esta fracción no se aplicara cuando se trate de prestamos con garantía de las reservas matemáticas de primas de la operación de vida, con excepción a los contratos de seguros de pensiones derivados de las leyes de seguridad social; y

XIII.- Repartir dividendos con los fondos de las reservas que hayan constituido por disposición legal o de otras reservas creadas para compensar o absorber perdidas futuras.

Tampoco podrán repartir dividendos, sin haber constituido debidamente tales reservas o mientras haya déficit en las mismas, o la institución tenga faltantes del capital mínimo o del capital mínimo de garantía que exige esta ley, ni en el caso a que se refiere el artículo 105 de esta ley.

5.1.2. ALGUNAS REGLAS QUE DEBEN TENER PRESENTES LAS ASEGURADORAS.

La propaganda o publicidad que las Instituciones de Seguros efectúen en territorio nacional o en el extranjero, se sujetarán a las disposiciones de carácter general que dicte la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Tales disposiciones deberán propiciar que la propaganda o publicidad se exprese en forma clara y precisa, a efecto de que no se induzca al público a engaño, error o confusión sobre la prestación de los servicios de las instituciones de seguros.

La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas podrá ordenar previa audiencia de la parte interesada, la modificación o suspensión de la propaganda o publicidad, cuando considere que no se sujeta a lo previsto en el artículo 71 de la Ley general de instituciones y sociedades mutualistas de seguros. (artículo 71 de la L.G.I.S.M.S.).

Las instituciones de seguros sólo podrán cerrar sus puertas y suspender sus operaciones en los días que al efecto autorice anualmente la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Los días autorizados en los términos del artículo 72 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, se considerarán inhábiles para

los efectos de las operaciones que están facultadas a practicar las instituciones de seguros en los términos de sus autorizaciones respectivas.

Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros que practiquen varias de las operaciones y ramos de seguros que se señalan en el artículo 7º de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, deberán llevar los libros, registros y auxiliares que para las distintas operaciones y ramos indique la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, para fines de manejo interior y de la inspección y para la graduación de acreedores, en su caso, anotando en ellos lo que corresponda a cada operación o ramo.

Las operaciones en moneda extranjera que practiquen las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, deberán ser asentadas en la contabilidad al valor de la operación en moneda nacional, cualquiera que sea el sistema de registro o de distribución empleado. (artículo 103 de la LGISMS.).

Las aludidas instituciones y sociedades mutualistas de seguros deberán llevar el sistema de contabilidad que previene el Código de Comercio y los registros y auxiliares que ordene la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, los cuales se ajustarán a los modelos que al efecto señale la misma Comisión.

La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas determinará cuáles son los libros o documentos que por integrar la contabilidad de las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, deben ser conservados; cuáles pueden ser destruidos previa microfilmación que de los mismos hagan dichas instituciones y sociedades en los rollos autorizados por la propia Comisión nacional de seguros y fianzas, y cuáles pueden ser destruidos sin necesidad de microfilmación. También fijarán los plazos de conservación de los mencionados libros y documentos, una vez que dichas instituciones y sociedades hayan sido liquidadas.

Los libros y documentos de las instituciones y sociedades liquidadas se pondrán a disposición de la Comisión nacional de seguros y fianzas proveyéndola de los medios necesarios para su conservación y destrucción una vez transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior. (artículo 102 de la LGISMS.).

5.1.3. DE LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA.

Las instituciones de seguros, sociedades mutualistas de seguros y demás personas que en los términos de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, estén sujetas a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, deberán rendir a la Secretaría de Hacienda y

Crédito Público así como a la propia Comisión, en la forma y términos que al efecto establezcan, los informes y pruebas que sobre su organización, operaciones contabilidad, inversiones o patrimonio les soliciten para fines de regulación, supervisión, control, inspección, vigilancia, estadística y demás funciones que conforme a la citada Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros u otras disposiciones legales y administrativas les corresponda ejercer. (artículo 106 y 107 de la LGISMS.).

Las visitas o inspecciones serán practicadas a todas las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, de acuerdo a los programas que elabore la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y que apruebe su junta de gobierno, tomando en cuenta la situación general del sector y las necesidades de cada caso concreto; ello sin perjuicio de las que se practiquen a solicitud de los comisarios, asegurados o de un grupo de accionistas, que presenten datos suficientes a juicio de la propia comisión, para justificar esa visita.

Las visitas tendrán por objeto: revisar, verificar, comprobar y evaluar los recursos, obligaciones, patrimonio, así como las operaciones, funcionamiento, sistemas de control y en general, todo lo que pudiendo afectar la posición financiera y legal, conste o deba constar en los registros, a fin de que se ajusten al cumplimiento de las disposiciones que las rigen y a las sanas prácticas de la materia.

Las visitas podrán ser ordinarias, especiales o de investigación. Las primeras (ordinarias) se llevarán a cabo de conformidad con un programa anual que apruebe el Presidente de la Comisión. Las segundas (especiales), se practicarán siempre que sea necesario a juicio del Presidente para examinar, y en su caso, corregir situaciones especiales operativas, y las de investigación que tendrán por objeto aclarar una situación específica.

El presidente de la comisión podrá designar, en cualquier tiempo y aún en forma permanente, inspectores en las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, que revisen sus operaciones, su situación financiera y vigilen la marcha general de la institución o sociedad mutualista de seguros, así como asignar delegados que verifiquen la labor de estos inspectores.

Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, así como las demás personas y empresas sujetas a la inspección y vigilancia de la Comisión, estarán obligadas a prestar a los inspectores todo el apoyo que se les requiera, proporcionando los datos, informes, registros, libros de actas, auxiliares, documentos, correspondencia y en general, la documentación, discos, cintas o cualquier otro medio procesable de almacenamiento de datos que tenga la

institución y toda aquella que los inspectores estimen necesarios para el cumplimiento de su cometido; pudiendo tener acceso a sus oficinas, locales y demás instalaciones.

Los visitantes e inspectores, serán personas de notorios conocimientos en materia financiera comprobados en los términos que determine el Reglamento Interior de la Comisión, y ni ellos ni el demás personal podrán obtener de las instituciones sujetas a inspección, préstamos o ser sus deudores por cualquier título bajo la pena de destitución inmediata. Se exceptúan las operaciones que se realicen con la aprobación expresa de la Junta de Gobierno de la Comisión. (artículo 110 de la LGISMS.).

5.2 LA INDEMNIZACIÓN COMO OBLIGACIÓN PRINCIPAL DEL ASEGURADOR.

Derivado del contrato de seguro y una vez que se presenta el siniestro, el asegurador tiene como principal obligación el de resarcir el importe del daño, previa entrega que haga el asegurado de la documentación que el asegurador le solicite.

Es el importe del daño que la empresa aseguradora esta obligada a resarcir al ocurrir el siniestro o la suma de dinero que debe pagar al producirse éste.⁷¹

La indemnización es el importe del daño que la empresa aseguradora, debe resarcir (compensar) al ocurrir el siniestro.⁷²

El alcance de la obligación de indemnizar se determina por la clase de seguro, la medida del daño efectivamente sufrido y el monto asegurado.

El objeto del seguro es indemnizar, es decir, resarcir al asegurado, del daño o pérdida económicos que le haya causado el acaecimiento del suceso contra el cual se aseguró; debiendo pagarse esa indemnización de acuerdo con las disposiciones legales respectivas, de conformidad con lo estipulado en el contrato de seguro correspondiente, y hasta el límite de la cantidad que en él se fijó como responsabilidad máxima del asegurador.

El pago de los daños se rige esencial y principalmente por el principio indemnizatorio, de acuerdo con él, el asegurado no puede obtener un lucro, sino sólo el resarcimiento del daño sufrido, aunque el monto asegurado sea mayor.

⁷¹ RODRIGUEZ Rodríguez Joaquín, Ob. Cit., p. 300.

⁷² QUEVEDO Coronado Ignacio, "Compendio en Derecho Mercantil". 1ª Edición, México: Editorial Addison Wesley Longman, , 1998 p. 229.

" El principio indemnizatorio del Contrato de seguro afirma que la finalidad del contrato consiste en dejar al asegurado en las mismas condiciones económicas anteriores a la presentación del evento asegurado, no permitiéndole beneficiarse de ésta contingencia..."⁷³

El seguro de daños es un contrato de indemnización, jamás debe procurara la ganancia al asegurado, sino únicamente resarcirle el daño sufrido⁷⁴

En los seguros contra "daños a la propiedad", el contrato-póliza responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados". Entonces para determinar el monto de la indemnización, (artículo 91 de la LCS), "... Se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado (de los bienes cubiertos por el contrato) en el momento de la realización del siniestro". Y de acuerdo con el artículo 92 de la misma ley: "salvo convenio en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, la empresa aseguradora responderá (solamente) de manera proporcional, al daño causado".

5.2.1. LIMITES DE LA INDEMNIZACIÓN.

Supuestos y situaciones que se deben tener en cuenta al efectuar las indemnizaciones:

a) Cuando el asegurado o el beneficiario no pongan del conocimiento a la empresa aseguradora de la realización del siniestro, dentro del plazo máximo de cinco días, la empresa aseguradora podrá reducir la prestación debida hasta la suma que habría importado si el aviso se hubiere dado oportunamente. (artículos 66 y 67 de la LCS).

b) Para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro. (artículo 91 de la LCS).

c) Las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa asegurada para los efectos del resarcimiento del daño. (artículo 93 de la LCS).

d) Si la cosa asegurada ha sido designada por su genero, todos los objetos del mismo género existentes en el momento del siniestro se considerarán asegurados. (artículo 94 de la LCS).

⁷³ MARTINEZ Gil José de Jesús, "Manual Teórico y Práctico de Seguros", Editorial Porrúa, 5ª. Edición, México 1999, p. 159.

⁷⁴ RUIZ Rueda, Luis, "Contrato de Seguro". 1ª Edición, México: Editorial Porrúa, 1978, p. 164.

e) Se deberá tomar en cuenta la aplicación de deducibles en caso de haberse así establecido en la carátula de la póliza.

f) En los seguros contra los daños, si el asegurado viola la obligación de evitar o disminuir el daño o de conservar la invariabilidad de las cosas, la empresa aseguradora tendrá el derecho de reducir la indemnización hasta el valor a que ascendería si dicha obligación se hubiere cumplido. Si dicha obligación es violada por el asegurado con intención fraudulenta, éste quedará privado de sus derechos contra la empresa. (artículo 115 de la LCS).

g) La empresa podrá adquirir los efectos salvados, siempre que abone al asegurado su valor real según estimación pericial. Podrá también reponer o reparar a satisfacción del asegurado la cosa asegurada, liberándose así de la indemnización. (artículo 116 de la LCS).

h) En el seguro contra incendio, se entenderá como valor indemnizable:

I.- Para las mercancías y productos naturales, el precio corriente en plaza;

II.- Para los edificios, el valor local de construcción, deduciendo las disminuciones que hayan ocurrido después de la construcción, pero si el edificio no se reconstruyere, el valor indemnizable no excederá del valor de venta del edificio; y

III.- Para los muebles, objetos usuales, instrumentos de trabajo y máquinas, la suma que exigiría la adquisición de objetos nuevos, tomándose en cuenta al hacer la estimación del valor indemnizable los cambios de valor que realmente hayan tenido los objetos asegurados. (artículo 128 de la LCS).

i).- El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro (artículo 147 de la LCS).

El aviso sobre la realización del hecho que importe responsabilidad deberá darse tan pronto como se exija la indemnización al asegurado. En caso de juicio civil o penal, el asegurado proporcionará a la empresa aseguradora todos los datos y pruebas necesarios para la defensa. (artículo 150 de la LCS).

5.2.2. FORMA DE PAGO DE LA INDEMNIZACIÓN.

Atendiendo a la naturaleza de cada clase de seguro, pueden distinguirse distintas formas de efectuar el pago de la indemnización:

- a) Mediante la entrega de dinero, en los casos de seguro de vida;
- b) Mediante el reembolso de dinero en los casos de los seguros de gastos médicos;
- c) Mediante la reparación de la cosa dañada, en los caso de seguros de daños y de automóviles;
- d) Mediante la sustitución del bien siniestrado, en los casos de seguro de rotura de cristales, y,
- e) Mediante la prestación de un servicio, en los casos en que se incluya en los seguros asistencia jurídica.⁷⁵

En el caso del transporte terrestre, el pago que realiza la empresa aseguradora es en base al importe contenido

5.3 SUBROGACIÓN.

Ernesto Gutiérrez y González en su obra "Derecho de las Obligaciones", define a la subrogación como "... un acto jurídico en virtud del cual hay una situación admitida o establecida por la ley en los derechos de un acreedor por un tercero que paga la deuda o presta al deudor fondos para pagarla permaneciendo idéntica e invariablemente la relación obligatoria"⁷⁶

En México, algunos autores catalogan a la subrogación como un acto jurídico solemne, no obstante de ello hay quienes disciernen de esa afirmación, ya que consideran que es un efecto consecuencia de derecho con el acto jurídico que la provoca. La subrogación constituye una situación jurídica concreta que se traduce en una sustitución del acreedor en una relación obligatoria que no se extingue, sino que en su aspecto activo se transmite a merced del pago que de tal deuda hace un tercero interesado o que hace el deudor con fondos que para ese efecto le presta un tercero. La subrogación es el resultado de un acto jurídico, pero no es el acto jurídico mismo, no es manifestación de voluntad que produce las

⁷⁵ FUNDACIÓN MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemap México, SA. de CV.

⁷⁶ GUTIERREZ y González, Ernesto, "Derecho de las Obligaciones", 5ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 760

consecuencias de derecho deseadas por su autor sino que constituye el efecto consecuencia de la realización de un acto jurídico ⁷⁷

Una vez acontecido el siniestro, el asegurado tiene el derecho de reclamar el pago de los daños, ya sea al asegurador en base el contrato de seguro o bien al tercero responsable del daño.

Es importante mencionar que el asegurado no puede enriquecerse con el contrato del seguro, menos aún puede percibir una doble indemnización, es decir reclamar de manera simultánea al asegurador y al tercero responsable del daño, ya que violaría la naturaleza del principio indemnitario y el límite de la responsabilidad por culpa. ⁷⁸

La subrogación es considerada como un modo de transmisión de las obligaciones se encuentra regulado en el Código Civil Federal en su título tercero de la transmisión las obligaciones.

Es una forma de transmitir las obligaciones por cambio de acreedor y sin necesidad de declaración alguna de los interesados; éste opera por ministerio de la ley en los siguientes casos:

A.- Cuando el que es acreedor paga a otro acreedor preferente;

B.- Cuando el que paga tiene interés jurídico en el cumplimiento de la obligación;

C.- Cuando un heredero paga con sus bienes propios alguna deuda de la herencia;

D.- Cuando el que adquiere un inmueble paga a un acreedor que tiene sobre él un crédito hipotecario anterior a la adquisición. (artículo 2058 CCF)

La subrogación se presentará en el caso en que un tercero tenga interés jurídico en el cumplimiento de la obligación, quedará entonces subrogado al efectuar el pago. ⁷⁹

Para la subrogación no se requiere la necesidad del consentimiento o de una manifestación de voluntad del asegurado ya que opera por ministerio de ley, derivado de un contrato de seguro, y una vez que ocurre el siniestro surge la obligación de la empresa aseguradora de pagar la indemnización. ⁸⁰

⁷⁷ JUAREZ Villarreal Jaime A., "Revista Memoria Judicial. Poder Judicial del Estado de Chihuahua".

⁷⁸ GARRIGUES, Joaquín "Contrato de Seguro Terrestre". 9ª. Edición, Madrid España: Editora General Alvarez de Castro, 1999, p. 201

⁷⁹ ROJINA Villegas Rafael, "Compendio de Derecho Civil, Teoría General de las Obligaciones". 20ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 479

⁸⁰ LEON Pereira Francisco Antonio, "Revista Socio-Jurídica, Facultad de Derecho". Controversias de Investigaciones Socio Jurídicas, Editorial Cruz del Sur Colombia Cali, Vol. 12 No. 28 mayo 1995.

Es decir que para que la subrogación exista, es necesario que se presenten los siguientes supuestos:

1.- Que exista una relación contractual entre la asegurador y el asegurado.

Que exista un contrato de seguro mediante el cual el asegurador se obliga a reparar el daño sufrido con motivo de la realización del riesgo que haya afectado en todo o en parte, el interés objeto del seguro (artículo 1º de la LCS).

Además es necesario para que exista esta relación contractual entre el asegurador y el asegurado, que el contrato de seguro no esté viciado de nulidad, ya sea absoluta o relativa (artículo 225 a 227 del CC.F.).

2.- Que la empresa aseguradora haya hecho pago de la indemnización al asegurado.

3.- Que el pago de la indemnización sea válido ⁸¹.

Para que opere la subrogación, se requiere que haya nacido a favor del perjudicado una acción de responsabilidad contra el tercero, es decir contra quien no sea tomador del seguro, ni asegurado; la acción en la subrogación implica la existencia de una culpa por parte del tercero, tratase de una culpa extracontractual o de una culpa contractual. Lo esencial es que el tercero sea responsable del pago de una indemnización por causa de culpa o negligencia, cualquiera que sea el marco del origen de ésta responsabilidad. ⁸²

Una vez que la empresa aseguradora pague la indemnización se subrogará hasta la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones contra terceros que por causa del daño sufrido correspondan al asegurado.

"El asegurador una vez pagada la indemnización podrá ejercitar los derechos y las acciones que por razón del siniestro correspondieran al asegurado frente a las personas responsables del mismo, hasta el límite de la indemnización" ⁸³

Por otro lado la Ley sobre el Contrato de seguro da la opción a las empresas aseguradoras de librarse en todo o en parte de sus obligaciones, si la subrogación es impedida por hechos u omisiones que provengan del asegurado. (artículo 111 de la LCS).

En el caso del transporte terrestre, la empresa aseguradora se subrogará en las acciones que competan a los asegurados para repetir contra los portadores por los daños de que fueren responsables. (artículo 143 de la LCS).

⁸¹ LEON Pereira Francisco Antonio, Ob. Cit. p. 74.

⁸² GARRIGUES, Joaquín "Contrato de Seguro Terrestre", 9ª. Edición Madrid: España Editora General Álvarez de Castro, 1999, p. 200.

⁸³ Idem. p. 201.

Una vez producido el siniestro, el asegurado tiene la opción de reclamar la indemnización: al asegurador, basándose en el contrato de seguro, o bien el causante del daño sobre la responsabilidad contractual o extracontractual.⁸⁴

No obstante, de lo anterior, en la práctica el cargador o en su caso el beneficiario, hacen valer el contrato de seguro que tienen contratado y una vez que el asegurador indemniza al asegurado, es cuando nace el derecho del asegurado de subrogarse por ministerio de ley en todos los derechos y acciones que tiene el asegurado.

5.3 REGLAS DE LA SUBROGACIÓN.

5.3.1. CONSECUENCIAS JURÍDICAS DEL CONTRATO DE TRANSPORTE, FRENTE A LA SUBROGACIÓN DEL ASEGURADOR.

Procede subrayar que si bien es cierto que el contrato de transporte terrestre de mercancías y el contrato de seguro son contratos distintos, también lo es que al momento de adentrarnos a las consecuencias jurídicas del contrato de transporte frente a la subrogación de las empresas aseguradoras, nos encontramos que el contrato de transporte terrestre, reviste contradicciones en cuanto a la responsabilidad del porteador, y por tal motivo afecta a las empresas aseguradoras, ya que a partir del momento en que indemniza al asegurado, se subroga por ministerio de ley en los derechos y acciones que tiene el asegurado.

Por un lado las empresas aseguradoras como resultado del contrato de seguro tienen la obligación del pago de la indemnización al asegurado, dando con ello cumplimiento al principio indemnizatorio, mediante el cual se restablece al asegurado el daño o pérdida económica que le haya causado el acontecimiento contra el cual se aseguró el objeto del seguro.

Efectuado el pago se produce la subrogación a favor del asegurador y los derechos en que se subroga derivan de una fuente contractual. (artículo 111 de la LCS)

Situado el asegurador en la posición del asegurado frente al tercero responsable podrá exigir de éste lo mismo que hubiera podido demandar el asegurado, pero únicamente hasta el monto que le pago al asegurado, es decir la finalidad de la acción es obtener la restitución de la cantidad que le pago el asegurador a su asegurado.

Así las cosas una vez que el asegurador queda con la posición del asegurado frente al tercero responsable, y con ello ejercita todas las acciones y derechos para recuperar hasta el monto de la indemnización que cubrió al asegurado, se enfrenta a las limitaciones de responsabilidad que oponen los porteadores dentro de sus

⁸⁴ Id. p. 198.

excepciones fundamentando las contenidas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.

No obstante que en la actualidad, los porteadores tienen la obligación de responder por los daños causados a las cosas objeto del transporte conforme a la Código de Comercio; la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal establece los supuestos en los que los porteadores no responderán por las pérdidas o daños que sufran en los siguientes casos:

a.- Cuando el cargador no declare el valor de la mercancía, para tal efecto la responsabilidad quedara limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.

b.- Si el cargador desea que el porteador responda por el precio total de sus bienes trátase de pérdida o daño, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, deberá declarar el valor correspondiente y deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte. (Artículo 67 la LCPyAF).

En atención a lo anterior, es el motivo por el que surge para la empresa aseguradora la dificultad de poder ejercer los derechos y acciones que le corresponden, derivado de la subrogación, en contra el porteador

Al presentarse dicho conflicto, es necesario analizar el contenido de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, Código de Comercio y Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

“Artículo 73:

El Congreso tiene facultad:...

...XVII.-Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación...”

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, tiene por objeto regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes a que se refieren las fracciones I y V del artículo 2º, los cuales constituyen vías generales de comunicación, así como los servicios de autotransporte federal que en ellos operan y sus servicios auxiliares (artículo 1º LCP Y AF)

Ahora bien conforme a la ley en mención, se considera como vías generales de comunicación las siguientes:

1.- Los terrenos necesarios para el derecho de vía, las obras, construcciones y demás bienes y accesorios que integran las mismas (artículo 3º LCP Y AF)

2.- Caminos o carreteras; dentro de los cuales se consideran aquellos que entronquen con algún camino de país extranjero, aquellos que comuniquen a dos o mas estados de la Federación y los que en su totalidad o en su mayor parte sean construidos por la Federación.

3.- Carta de porte; la misma ley las considera como el título legal entre el remitente y la empresa y por su contenido se decidirán las cuestiones que se susciten con motivo del transporte de las cosas, contendrá las menciones que exige el Código de la materia y surtirá los efectos que en el se determinen.

4.- Derecho de vía; considerada por la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal como la franja de terreno que se requiere para la construcción, conservación, ampliación, protección y en general para el uso adecuado de una vía general de comunicación, cuya anchura y dimensiones fija la Secretaría.

IV. Paradores; son todas aquellas instalaciones y construcciones adyacentes al derecho de vía de una carretera federal en las que se presten servicios de alojamiento, alimentación, servicios sanitarios, servicios a vehículos y comunicaciones, a las que se tiene acceso desde la carretera;

5.- Puentes:

a) Nacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión o permiso federales por particulares, estados o municipios en los caminos federales, o vías generales de comunicación; o para salvar obstáculos topográficos sin conectar con caminos de un país vecino, y

b) Internacionales: Los construidos por la Federación; con fondos federales o mediante concesión federal por particulares, estados o municipios sobre las corrientes o vías generales de comunicación que formen parte de las líneas divisorias internacionales. (artículo 2º LCP Y AF)

En ese mismo orden de ideas, se concluye que la ley en comento únicamente tiene por objeto *“regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes”*; además de que el mismo artículo 2º de la multicitada ley también establece que la carta de porte contendrá las menciones que exige el Código de Comercio.

En lo referente al Código de Comercio, establece lo siguiente:

"Artículo 1º:

Los actos comerciales solo se regirán por lo dispuesto en éste código y las demás leyes mercantiles aplicables”

“Artículo 3°:

Se reputan en derecho comerciantes:

I.- Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria;

II.- Las sociedades constituidas con arreglo a las leyes mercantiles...”

Artículo 75°:

La ley reputa actos de comercio:...

...VIII.- Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua y las empresas de turismo...

...XVI.- Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas...”

Ahora bien los conflictos que han surgido al momento en que las empresas aseguradoras han ejercitado su acción derivado de la subrogación ante la autoridad judicial y demás instancias, no han resuelto dichas contradicciones, ya que en algunas tesis jurisprudenciales afirman que la finalidad de la acción de las empresas aseguradoras no es obtener la ejecución o complemento del contrato de transporte, dado que ello no es posible con motivo de la falta de entrega de la mercancía, sino que es la de obtener la restitución de la cantidad pagada por concepto de esos daños y perjuicios, con motivo de esa responsabilidad, de esa forma surte efectos la subrogación⁸⁵

A pesar del criterio antes mencionado, se ha dictado tesis jurisprudencial, cuyo criterio es en el sentido de que las empresas aseguradoras, solo tienen como único derecho aquellos que correspondían al asegurado en la carta de porte respectiva, por lo que si los portadores deben cubrir la pérdida de la mercancía, debe hacerse de acuerdo al contenido de la fracción IX del Artículo 590 del Código de Comercio, el cual establece que el portador esta obligado a pagar las perdidas o averías que sean a su cargo, con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las

⁸⁵ NOTA (5): Al respecto la siguiente tesis establece: "SEGURO, CONTRATO DE, CUANDO SE RECLAMA EL PAGO EFECTUADO CON MOTIVO DEL, ES COMPETENTE EL JUEZ DEL DOMICILIO DE LA DEMANDADA. *Al haberse celebrado un contrato de seguro con una aseguradora, y haber ésta cubierto una determinada cantidad, como responsable solidaria de daños y perjuicios sufridos por una tercera que fue encargada de la transportación de una mercancía a una empresa transportista, la finalidad de la acción es obtener la restitución de la cantidad pagada por concepto de esos daños y perjuicios, y la subrogación no tiene como finalidad ejecutar o cumplimentar el contrato de transporte, dado que ello no es posible con motivo de la falta de entrega de una mercancía, sino que su objetivo es obtener la restitución de las cantidades pagadas con motivo de esa responsabilidad. De esta forma, en esta medida surte efectos la subrogación, sin que opere para la aseguradora la cláusula de sometimiento competencial que se pacte en un contrato de transporte, sobre todo si se toma en cuenta que existe también entre los contendientes el contrato de seguro y que en términos del artículo 143 de la ley sobre el contrato de seguro se menciona tal subrogación en función de repercutir contra la portadora por daños de que fuere responsable, lo que involucra una acción diversa a la de ejecución o de cumplimiento del contrato de transporte.* De conformidad con lo anterior, se trata de una acción personal que hace competente al juez del domicilio de la demandada, conforme a la fracción IV del artículo 156 del Código de Procedimientos Civiles. TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL PRIMER CIRCUITO. Amparo en revisión 528/89. Pan American Airways de México, S.A. de C.V. 10 de mayo de 1989. Unanimidad de votos. Ponente: Manuel Ernesto Saloma Vera. Secretario: Guillermo Campos Osorio.

mercancías en el día y lugar en que debía hacerse la entrega, debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte; dentro de esa misma tesis jurisprudencial, no obstante que hace referencia al contenido de la fracción IX del Artículo 590 del Código de Comercio; hace mención del contenido de los artículos 66 y 67 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, y finalmente lo resuelven señalando que para que la aseguradora, como subrogataria, pueda exigir de la porteadora el valor real de la mercancía dañada, era indispensable que su asegurada hubiera pagado el cargo adicional equivalente al importe de la garantía respectiva.⁸⁶

De todo lo anterior, podemos concluir que el conflicto radica en que no se establece claramente si es aplicable el Código de Comercio o la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al momento de presentarse algún conflicto con el contrato de transporte celebrado entre el asegurado de la empresa aseguradora y el porteador.

5.3.2. PROPUESTA DE REFORMAS EN MATERIA DE TRANSPORTE TERRESTRE.

Los artículos 66 y 67 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establecen lo siguiente:

"Artículo 66

Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten, desde el monto en que reciban la carga hasta que la entreguen a su destinatario, excepto en los siguientes casos:

- I. Por vicios propios de los bienes o productos, o por embalajes inadecuados;
- II. Cuando la carga por su propia naturaleza sufra deterioro o daño total o parcial;

⁸⁶ NOTA(6): Al respecto la siguiente tesis establece: CONTRATO DE TRANSPORTE. EN CASO DE PÉRDIDA DE LA MERCANCÍA, PARA QUE PROCEDA EL PAGO DE SU VALOR REAL DEBE DE HABERSE DECLARADO EL VALOR CORRESPONDIENTE Y CUBRIR UN CARGO ADICIONAL. Conforme al artículo 111 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, las acciones que puede intentar la aseguradora que se subroga son las que correspondieran al asegurado. Luego, si "Los títulos legales del contrato entre el cargador y el porteador serán las cartas de porte, por cuyo contenido se decidirán las cuestiones que ocurran sobre su ejecución y cumplimiento ..." (artículo 583 del Código de Comercio), es indudable que los únicos derechos que tiene la aseguradora son aquellos que correspondían a su asegurada en la carta de porte respectiva, por lo que si el porteador debe cubrir la pérdida de la mercancía, ello debe hacerse "... con arreglo al precio que a juicio de peritos tuvieren las mercancías ... debiendo en este caso los peritos atender a las indicaciones de la carta de porte." (artículo 590, fracción IX, del citado Código de Comercio); a lo que debe añadirse el contenido de los artículos 67 y 66, en ese orden, de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, que respectivamente previenen: "Cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario." y "Los permisionarios de servicios de autotransporte de carga son responsables de las pérdidas y daños que sufran los bienes o productos que transporten ... excepto en los siguientes casos: ... V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso.". Consiguientemente, para que la aseguradora, como subrogataria, pudiera exigir a la porteadora que le cubra el valor real de la mercancía dañada, era indispensable que su asegurada (la cargadora) hubiera pagado el cargo adicional equivalente al importe de la garantía respectiva.

TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL TERCER CIRCUITO.

Amparo directo 3274/2000. Transportes Culiacán, S.A. de C.V. 22 de febrero de 2001. Mayoría de votos. Disidente y Ponente: Arturo Barocio Villalobos. Secretario: Ausencio Salvador García Martínez.

III. Cuando los bienes se transporten a petición escrita del remitente en vehículos descubiertos, siempre que por la naturaleza de aquellos debiera transportarse en vehículos cerrados o cubiertos;

IV. Falsas declaraciones o instrucciones del cargador, del consignatario o destinatario de los bienes o del titular de la carta de porte; y

V. Cuando el usuario del servicio no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso"

"Artículo 67

Cuando el usuario del servicio pretenda que en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, el permisionario responda por el precio total de los mismos, deberá declarar el valor correspondiente, en cuyo caso deberá cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva que pacte con el permisionario".

Los preceptos antes transcritos, intervienen en la relación contractual existente ahora entre el asegurador y el porteador derivado de la subrogación, ya que beneficia a los porteadores, dejando desprotegido al cargador y/o beneficiario, y por consiguiente al asegurador.

Si bien es cierto que la carta de porte constituye vías generales de comunicación, no se debe olvidar que la misma Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que la misma debe contener todas las especificaciones que exige el Código de Comercio.

Con lo anterior, se limita la libertad contractual considerada como garantía de libertad contenida en el artículo 5º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, el cual a la letra dice lo siguiente:

"Artículo 5:

A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode siendo lícitos. El ejercicio de esa libertad solo podrá vedarse por determinación judicial, cuando se ataquen los derechos de tercero, o por resolución gubernativa, dictada en los términos que marque la ley, cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Nadie puede ser privado del producto de su trabajo, sino por resolución judicial. "

Al respecto Ramón Sánchez Medal plantea lo siguiente: "...El principio general de la libertad contractual tiene como fundamento último en nuestro derecho positivo la garantía individual de libertad de trabajo, de industria y de comercio..." y continúa diciendo que: "...como complemento y reverso de tal garantía individual,

estableció la rigurosa prohibición de monopolios de Estado, permitiendo solo cinco expresas excepciones en el original artículo 28 de la misma Constitución".⁸⁷

Al respecto Ignacio Burgoa establece lo siguiente: "... la libertad de trabajo (cuya connotación abarca la de la industria, profesión, comercio, etc., por ser sinónima de libertad de *ocupación*) tiene una limitación en cuanto a su objeto: se requiere que la actividad comercial, industrial, profesional, etc., sea lícita..."⁸⁸

..."Toda autoridad gubernativa, pues, para limitar la libertad de la industria, comercio, etc., en perjuicio de una o más personas, debe apoyarse, en vista siempre de una posible vulneración a los derechos de la sociedad en una norma jurídica que autorice dicha limitación en los casos por ella previstos. Por tanto, motu proprio, la autoridad administrativa está impedida para decretar restricciones a la libertad de trabajo, lo cual significaría, además de una contravención al artículo 5 constitucional, una violación al artículo 16 de la Ley Suprema a través de la garantía de fundamentación legal.

"Por otra parte, toda disposición legal en sentido material que limite dicha libertad, sin que en los casos en ella contenidos se lesionen los derechos de la sociedad – circunstancia que debe ser establecido a posteriori– es inconstitucional bajo el aspecto de ser violatoria del artículo 5 de la Ley Fundamental".^{89 90 91}

⁸⁷ SANCHEZ Medel, Ramón, "De los Contratos Civiles", 14ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002 p. 17

⁸⁸ GUTIERREZ y González, Ernesto, "Derecho de las Obligaciones", 5ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 312.

⁸⁹ Burgoa, Ob Cit p. 316.

⁹⁰ NOTA (7): Al respecto la siguiente tesis establece: LIBERTAD DE COMERCIO. ALCANCES DE LO DISPUESTO EN EL ARTÍCULO 5o. DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL. De la interpretación que esta Suprema Corte de Justicia de la Nación ha establecido sobre el artículo 5o. de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, se desprende que, por un lado, la garantía de libre comercio no es absoluta, irrestricta e ilimitada, sino que requiere que la actividad que realice el gobernado sea lícita, es decir, que esté permitida por la ley; y, por el otro, que el propio precepto establece que su ejercicio sólo puede limitarse en dos supuestos: por determinación judicial, cuando se lesionen los derechos de tercero, o bien, por resolución gubernativa en los casos específicos que marque la ley, siempre y cuando se ofendan los derechos de la sociedad. Lo anterior implica que la garantía en cuestión será exigible en aquellos casos en que la actividad, aunque lícita, no afecte el interés público, entendido éste como el imperativo que subyace frente al derecho de los gobernados en lo individual que se traduce en la convivencia y bienestar social. En ese sentido, cuando a través de una resolución gubernativa se limite el ejercicio de la citada garantía, se requiere, necesariamente, que el ordenamiento que la restringe contenga un principio de razón legítima que sustente el interés de la sociedad y que tienda a proteger sus derechos.

Amparo en revisión 2352/97. United International Pictures, S. de R.L. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: Eduardo Ferrer Mac Gregor Poisot.

Amparo en revisión 222/98. Twentieth Century Fox Film de México, S.A. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Alfredo E. Báez López.

Amparo en revisión 2231/98. Buena Vista Columbia Tristar Films de México, S. de R.L. de C.V. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Alfredo E. Báez López.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy veintinueve de mayo en curso, aprobó, con el número LXXXVIII/2000, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a veintinueve de mayo de dos mil.

⁹¹ NOTA (8) GARANTÍA DE IGUALDAD. ESTÁ CONTENIDA IMPLÍCITAMENTE EN EL ARTÍCULO 5o. CONSTITUCIONAL. El análisis del primer párrafo del artículo 5o. constitucional, que establece: "A ninguna persona podrá impedirse que se dedique a la profesión, industria, comercio o trabajo que le acomode, siendo lícitos. ...", permite constatar, en principio, que este precepto garantiza a todos los gobernados, entre otras cosas, el ejercicio de las libertades de comercio y de industria que sean lícitas y, en segundo término, que esa facultad se otorga a todas las personas sin distinción alguna, es decir, sin hacer diferencias de nacionalidad, raza, religión o sexo, ya que su contenido no establece salvaguarda alguna al respecto; circunstancia que constituye un fundamento importante de la garantía de libertad de comercio, ya que el artículo 5o. constitucional, al permitir a todas las personas ejercer el comercio o la industria que les acomode, siempre y cuando sean lícitos y no opere alguna de las limitantes a que alude el mismo numeral, excluye implícitamente de tal

En virtud de lo anterior, se propone que dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se establezcan preceptos que tengan únicamente como objetivo regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes; que éstos no intervengan en ningún momento en la relación contractual existente entre el porteador y el cargador o beneficiario (o en su caso con el asegurador, derivado de la subrogación); y por consiguiente no limite las responsabilidades derivadas del contrato de transporte regulados por el Código de Comercio.

prerrogativa todo trato desigual que no pueda ser justificado constitucionalmente o apoyado en el interés público, puesto que no debe soslayarse que el disfrute pleno de la garantía otorgada por la Carta Magna en el imperativo de cuenta exige necesariamente la actualización del principio de igualdad material o real entre los titulares de esa garantía, dado que jurídicamente la igualdad se traduce en que varias personas, cuyo número es indeterminado, que participen de la misma situación, tengan la posibilidad y la capacidad de ser titulares cualitativamente de los mismos derechos y obligaciones que emanan de la ley aplicable frente al Estado, lo cual estará en función de sus circunstancias particulares. En este sentido, el numeral 5o. constitucional prevé sustancialmente ese principio fundamental de igualdad, en virtud de que tiene como finalidad colocar a todos los gobernados, cualquiera que sea su categoría o condición social, en igualdad de condiciones frente a la necesidad de vida de escoger el comercio, el oficio, el trabajo o la industria que les acomode, con las únicas salvedades de que éstos sean lícitos y de que no ataquen los derechos de terceros ni ofendan los intereses de la sociedad.

Amparo en revisión 2352/97. United International Pictures, S. de R.L. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Sergio Salvador Aguirre Anguiano. Secretario: Eduardo Ferrer Mac Gregor Poisot.

Amparo en revisión 222/98. Twentieth Century Fox Film de México, S.A. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Alfredo E. Báez López.

Amparo en revisión 2231/98. Buena Vista Columbia Tristar Films de México, S. de R.L. de C.V. 6 de marzo de 2000. Mayoría de ocho votos. Disidentes: Presidente Genaro David Góngora Pimentel, José Vicente Aguinaco Alemán y Olga Sánchez Cordero de García Villegas. Ponente: Guillermo I. Ortiz Mayagoitia. Secretario: Alfredo E. Báez López.

El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada hoy veintinueve de mayo en curso, aprobó, con el número XC/2000, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a veintinueve de mayo de dos mil.

CONCLUSIONES

PRIMERA: - El contrato de transporte terrestre es aquel contrato por virtud del cual una persona llamada porteador se obliga a trasladar mercancías de una parte a otra a cambio de un precio cierto que ha de pagar otra llamada cargador.

SEGUNDA.- Por lo que corresponde a la naturaleza jurídica del contrato de transporte terrestre, ésta es de carácter comercial ya que al ser un acto de comercio las actividades hechas por las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra o por agua, sólo se regirán por lo dispuesto en el Código de Comercio.

TERCERA.- El contrato de transporte terrestre es un contrato bilateral, ya que las partes se obligan recíprocamente; es consensual, ya que aunque dentro del mismo Código de Comercio en su artículo 583 establezca a la carta de porte como el título legal entre el porteador y el cargador; el contrato de transporte se conforma con el simple consentimiento de las partes; oneroso, ya que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos; conmutativo, pues los provechos y los gravámenes que establecen las partes desde la celebración del contrato son ciertos y conocidos, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que éste les cause; principal, porque existe por sí mismo; de tracto sucesivo, ya que el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un período de determinado; Nominado, ya que el contrato de transporte se encuentra regulado por el Código de Comercio, Código Civil además de otras disposiciones legales.

CUARTA.- Pese a que el contrato de transporte es consensual, la carta de porte, es el título legal entre el porteador y el cargador; aunque es considerado como un título representativo de mercancía y que dentro del Código de Comercio establece los requisitos que debe contener; la omisión de los mismos, no invalida la carta de porte y menos aún libera de responsabilidad de las obligaciones derivadas del contrato de transporte, ya que es posible rendir pruebas relativas sobre los datos que falten en la carta de porte.

QUINTA.- Conforme al Código de Comercio, las obligaciones que contrae el porteador son la de recibir la mercancía, concluir el viaje dentro del plazo, pagar indemnización en caso de retardo, cuidar y conservar las cosas bajo su responsabilidad, entregar las mercancías, en caso de que el porteador alegue que no fue responsabilidad suya las pérdidas o averías de mercancía, éste debe probarlo, deberá pagar las pérdida o averías de acuerdo al precio que fijen peritos; y en general deber cubrir los daños y perjuicios que causen al cargador.

SEXTA: La responsabilidad de los porteadores tiene algunas discrepancias, por un lado el Código de Comercio, obliga al porteador a cubrir daños y perjuicios que resienta el cargador o consignatario por pérdidas o averías a las mercancías

(artículos 590 de la LCS) ; y por otro lado conforme a la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece límites de responsabilidad, en primera instancia si el cargador no declara el valor de la mercancía, el porteador está obligado únicamente al pago equivalente de 15 días el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal por tonelada de mercancía; además para que el porteador pague en caso de pérdida o daño por el precio total de la mercancía, el cargador tiene como obligación cubrir un cargo adicional equivalente al costo de la garantía, esto adicional de declarar el valor correspondiente de la mercancía (66 y 67 de la LCP Y AF)

SÉPTIMA.- El contrato de seguro conforme al artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro, es aquel contrato por virtud del cual 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.

OCTAVA: Las empresas aseguradoras, son sociedades anónimas de capital fijo o variable constituidas conforme a las leyes mexicanas; la Secretaría que interviene en gran parte de sus decisiones es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

NOVENA.- Las empresas aseguradoras derivado del contrato de seguro, y una vez que acontece el siniestro, el asegurador (empresa aseguradora) tiene como principal obligación el de resarcir el importe del daño, previa entrega que haga el asegurado de la documentación que el asegurador le solicite. Una vez que el asegurador hace pago de la indemnización a su asegurado, éste se subroga por ministerio de ley en todos los derechos y acciones que por el siniestro le correspondan al asegurado, frente a los responsables de los daños o pérdidas que hubiere sufrido, y hasta la cantidad que fue pagada al asegurado como indemnización.

DECIMA.- Las empresas aseguradoras, al ejercitar acción contra el porteador, como responsable de los daños o pérdidas sufridos en las mercancías de los asegurados, se enfrenta a limitaciones de responsabilidad que oponen los porteadores fundamentando el contenido de la Ley de Caminos, Puentes u Autotransporte Federal. Argumentan que el cargador, es decir el asegurado no declaró el valor de la mercancía, así como tampoco cubrió ningún cargo adicional equivalente al costo de la garantía.

DECIMA

PRIMERA: Los artículos 66 y 67 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establecen que en caso de que el cargador no declare el valor de la mercancía, la responsabilidad del porteador quedará limitada a la cantidad equivalente a 15 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, por tonelada o la parte proporcional que corresponda tratándose de embarques de menor peso. Además de lo anterior, si el cargador pretende que el porteador responda en caso de pérdida o daño de sus bienes, inclusive los derivados de caso fortuito o fuerza mayor, es necesario que declare el valor correspondiente y pague un cargo adicional equivalente al costo de la garantía respectiva.

Los preceptos antes transcritos, intervienen en la relación contractual existente ahora entre el asegurador y el porteador derivado de la subrogación, ya que beneficia a los porteadores, dejando desprotegido al cargador y/o beneficiario, y por consiguiente al asegurador.

Si bien es cierto que la carta de porte constituye vías generales de comunicación, no se debe olvidar que la misma Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, establece que la misma debe contener todas las especificaciones que exige el Código de Comercio; al respecto tampoco debemos olvidar que los actos realizados por las empresas de transportes son actos de comercio, por lo tanto se regulan por el Código de Comercio.

Con los dos multicitados preceptos 66 y 67 de la LCP Y AF, se limita la libertad contractual considerada como garantía de libertad contenida en el artículo 5º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, tal como lo afirma Ramón Sánchez Medal; dicho precepto constitucional establece la libertad de trabajo, de industria y de comercio

Los artículos 66 y 67 de la LCP Y AF, son inconstitucionales ya que son violatorios al precepto constitucional antes citado, pues para poder limitar dicha libertad de comercio en perjuicio de las personas, se requiere que exista una posible razón legítima que sustente vulneración a los derechos de la sociedad y una norma jurídica que autorice dicha limitación en los casos por ella previstos.

En virtud de lo anterior, se propone que dentro de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, se establezcan preceptos que tengan únicamente como objetivo regular la construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes; que éstos no intervengan en la relación contractual existente entre el porteador y el cargador o beneficiario (o en su caso con el asegurador, derivado de la subrogación); y por consiguiente, no limite las responsabilidades derivadas del contrato de transporte regulados por el Código de Comercio, para que con esto no limite la garantía de libertad contenida en el artículo 5º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

BIBLIOGRAFIA

BARRERA Graf Jorge, "Tratado de Derecho Mercantil ", Editorial Porrúa , México 1957.

BURGOA, Ignacio, "Las Garantías Individuales", 28ª Edición, México. Editorial Porrúa, 2002.

CERVANTES Ahumada Raúl, "Derecho Mercantil " Editorial Herrero, 4ª. Edición, 2ª. Reimpresión 1990, 703 P

DÍAZ BRAVO, Arturo, "Contratos Mercantiles", Colección de Textos Jurídicos Universitarios, 7ª Edición, México: Editorial Oxford, 2002, p130 y sigs.

DICCIONARIO JURÍDICO MEXICANO, Instituto Investigaciones Jurídicas, Editorial Porrúa, 7ª. Edición, México, D.F., 1996, p.691.

GARRIGUES, Joaquín "Contrato de Seguro Terrestre", Editora General Alvarez de Castro, 9ª. Edición, Madrid España, 1999, 601 P.

GARRIGUES, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil II ", Editorial Porrúa, 9ª. Edición 2ª. Reimpresión, Editorial Porrúa 1999, 1790 pp.

GUTIERREZ y González, Ernesto, "Derecho de las Obligaciones". 5ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 945

HALPERIN Isaac, "Contrato de Seguro ", 2ª. Edición, Argentina: Ediciones Depalma, 1966, Páginas 596

HANSGEORG V. Der Osten, "Manual de Seguros", Ediciones Anaya, 1971.

MARTINEZ Gil José de Jesús, "Manual Teórico y Práctico de Seguros", Editorial Porrúa, 5ª. Edición, México 1999, p. 309.

OLVERA de Luna Omar, "Contratos Mercantiles ", Editorial Porrúa, 2ª. Edición, México 1987, 379 P.

PEREZ, Fernández del Castillo Bernardo, "Contratos Civiles". 6ª edición, México: Editorial Porrúa, 2000, p. 217

PINA DE, Vara Rafael, "Derecho Mercantil Mexicano ", 28ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 258.

PUENTE Y Flores Arturo y CALVO Marroquín Octavio, "Derecho Mercantil ", 45ª Edición, Editorial Banca y Comercio, 1999. 409 pp

QUEVEDO Coronado Ignacio, "Compendio en Derecho Mercantil". 1ª Edición, México: Editorial Addison Wesley Longman, , 1998 P. 229.

RODRIGUEZ, Rodríguez Joaquín, Derecho Mercantil “. 25ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2003. p. 213, Tomo II, 871p.

ROJINA Villegas Rafael, "Compendio de Derecho Civil, Teoría General de las Obligaciones". 20ª Edición, México: Editorial Porrúa, 2002, p. 479

RUIZ Rueda, Luis, "Contrato de Seguro". 1ª Edición, México: Editorial Porrúa, 1978, p. 164.

SÁNCHEZ Gamborino, Francisco Miguel, "Doctrina Jurisprudencial sobre el Contrato de Transporte Terrestre", Editorial Aguilar, 1ª. Edición 1957, Páginas 328.

SANCHEZ Medal, Ramón, "De los Contratos Civiles", 14ª edición, México: Editorial Porrúa, 2002.

SÁNCHEZ Medal Ramón, "Teoría General del Contrato“, Editorial Porrúa, 16ª. Edición, México, 1998, XVI-629 Páginas.

SOTO Álvarez Clemente, "PRONTUARIO DE DERECHO MERCANTIL, 3ª Edición, Editorial Limusa, 1998.

TENA Felipe de J., "DERECHO MERCANTIL, Editorial Porrúa, 18ª. Edición, México 1999, 606 P.

TREVIÑO, García Ricardo, "LOS CONTRATOS CIVILES Y SUS GENERALIDADES", 6ª edición Editorial McGraw-Hill, 2002 506 y sigs.

VAZQUEZ Del Mercado, Oscar, Contratos Mercantiles., 11ª. Edición, México: Editorial Porrúa, S.A., 2001, p.261.

HEMEROGRAFIA

1. FUNDACIÓN MAPFRE Estudios, Curso de Introducción al Seguro, Itsemap México, SA. de CV
2. JUAREZ Villarreal Jaime A., "Revista Memoria Judicial, Poder Judicial del Estado de Chihuahua",
3. LEON Pereira Francisco Antonio, "Revista Socio- Jurídica. Facultad de Derecho". Controversias de Investigaciones Socio Jurídicas, Editorial Cruz del Sur Colombia Cali, VoL 12 No. 28 mayo 1995.

LEYES, CODIGO Y REGLAMENTOS

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Consulta de legislación federal
2. Código Civil Federal, Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de mayo de 2000
3. Código de Comercio, 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
4. Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal.
5. Ley de Inversión Extranjera, “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
6. Ley de Inversión Extranjera, “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
7. Ley de Vías Generales de Comunicación. 10ª Edición, Ediciones Desalma, 2003.
8. Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
9. Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, , “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
10. Ley sobre el Contrato de Seguro, “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003
11. Reglamento de la Ley de Inversión Extranjera y del Registro Nacional de Inversiones Extranjera. , “Código de Comercio, actualizado” 5ª Edición, México: Editorial McGraw-Hill, 2003