



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA  
DE MÉXICO**

---

---

**FACULTAD DE DERECHO**

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

**RÉGIMEN JURÍDICO QUE SE APLICA EN  
MATERIA DE CONTRATO DE SEGURO A  
LOS PASAJEROS DEL TRANSPORTE  
MARÍTIMO DENOMINADO YATE.**

**T E S I S**

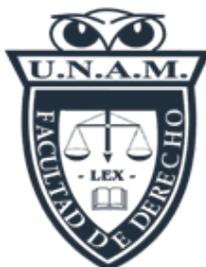
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

**LICENCIADO EN DERECHO**

**P R E S E N T A**

**DIEGO ADRIAN FLORES CID**

**ASESOR: MTRO. PEDRO ALFONSO ACEVES  
ADÁN**



**CIUDAD DE MÉXICO, 14 DE MARZO DE 2022**



Universidad Nacional  
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

**Biblioteca Central**



**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.



# FACULTAD DE DERECHO

## SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL



**LIC. IVONNE RAMIREZ WENCE**  
**DIRECTORA GENERAL DE LA ADMINISTRACION ESCOLAR**  
**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**P R E S E N T E.**

El alumno **DIEGO ADRIÁN FLORES CID**, con número de cuenta: **313024858** realizó bajo la supervisión del **LIC. PEDRO ALFONSO ACEVES ADÁN**, el trabajo titulado: **“RÉGIMEN JURÍDICO QUE SE APLICA EN MATERIA DE CONTRATO DE SEGURO A LOS PASAJEROS DEL TRANSPORTE MARÍTIMO DENOMINADO YATE”**, que presentará como tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho.

El trabajo realizado por dicho alumno reúne los requisitos reglamentarios aplicables, para los efectos de su aprobación formal.

En vista de lo anterior, comunico a usted que el trabajo de referencia puede ser sometido a la consideración del H. Jurado que habrá de calificarlo.

Por sesión del día 3 de febrero de 1998 del Consejo de Directores de Seminario se acordó incluir en el oficio de aprobación de tesis la siguiente leyenda que se hace del conocimiento del sustentante:

**“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de los seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad”.**

Atentamente.  
**“POR MI RAZA HABLARA EL ESPIRITU”.**  
Ciudad Universitaria, a 01 de agosto del año 2022

**DR. ALBERTO FABIAN MONDRAGON PEDRERO.**  
**DIRECTOR**

*A mis padres que con gran esfuerzo, dedicación y amor incondicional lograron darme una carrera. A mis amigos, compañeros y maestros de la Universidad de los cuales aprendí grandes lecciones de vida. Y a mi alma mater que me brindó y seguirá brindando la oportunidad para superarme día con día.*

“POR MI RAZA HABLARÁ EL ESPIRITU”

## ÍNDICE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>INTRODUCCIÓN.....</b>   | <b>I</b>  |
| <b>CAPÍTULO I: MARCO CONCEPTUAL DEL DERECHO MERCANTIL TERRESTRE-MARITIMO Y SUS PRECEDENTES. ....</b> | <b>1</b>  |
| Precedentes.....   | 1         |
| 1.1. Marco Teórico Conceptual.....   | 2         |
| 1.1.2. Comercio. ....  | 2         |
| 1.1.3. Comerciante. ....   | 4         |
| 1.1.4. Mercancía. ....   | 5         |
| 1.1.5. Derecho Mercantil.....  | 5         |
| <b>EDAD ANTIGUA .....</b>  | <b>7</b>  |
| <b>a) Babilonia. ....</b>  | <b>7</b>  |
| 2.1. Código de Hammurabi.....  | 7         |
| <b>b) India.....</b>   | <b>9</b>  |
| 3.1. Leyes de Manu.....  | 9         |
| <b>c) Grecia. ....</b>   | <b>11</b> |
| 4.1. Leyes Rodias.....   | 11        |
| 4.1.2. Avería Gruesa.....  | 11        |
| 4.1.3. Ley de Echazón de Mercaderías.....  | 13        |
| 4.1.4. Préstamo Marítimo o Préstamo a la Gruesa Ventura. ....  | 14        |
| <b>d) Roma. ....</b>   | <b>16</b> |
| 5.1. Lex Rhodia de lactu.....  | 16        |
| 5.2. Avería Gruesa o Común.....  | 17        |
| 5.3. Foenus Nauticum (Préstamo a la gruesa o marítimo).....  | 18        |
| <b>EDAD MEDIA.....</b>   | <b>21</b> |
| 6.1. Consolat de Mar.....  | 22        |
| 6.2. Roles de Olerón. ....   | 24        |
| 6.3. Guidon de la mer.....   | 25        |
| <b>ETAPA DE LA CONQUISTA (ESPAÑA).....</b>   | <b>26</b> |
| 7.1. Universidad de mercaderes de la ciudad de Burgos.....   | 27        |
| 7.2. Casa de contratación de las Indias.....   | 28        |
| 7.3. Universidad de mercaderes de la Nueva España. ....  | 30        |
| 7.4. Ordenanzas de Bilbao. ....  | 30        |
| <b>MÉXICO INDEPENDIENTE.....</b>   | <b>32</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| 8.1 Código Lares.....   | 33        |
| 8.2 Constitución de 1857.....   | 33        |
| 8.3 Código de Comercio de 1884.....   | 33        |
| 8.4 Código de Comercio 1889.....  | 34        |
| <b>9. Principio de la Descodificación.....</b>                                  | <b>35</b> |
| <b>CAPÍTULO II: PANORAMA GENERAL DEL SEGURO NÁUTICO O MARÍTIMO.....</b>         | <b>38</b> |
| 10.1 Marco legislativo y regulatorio del seguro náutico.....                    | 38        |
| 10.1.1. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF).....                      | 40        |
| 10.1.2. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).....             | 40        |
| 10.2. Concepto de Seguro Náutico o Marítimo.....                                | 41        |
| 10.3 Naturaleza Jurídica del Seguro Náutico o Marítimo.....                     | 44        |
| 10.5 Elementos esenciales del seguro marítimo.....                              | 51        |
| Personales.....   | 51        |
| 10.5.1 Asegurador.....  | 52        |
| 10.5.2. Agente y corredor de seguros.....                                       | 53        |
| 10.5.3. Asegurado.....  | 53        |
| 10.5.4 Beneficiario.....  | 54        |
| Formales o Materiales.....  | 55        |
| 10.5.5 Póliza.....  | 55        |
| 10.5.5.1 Clases de pólizas.....   | 56        |
| 10.5.6. Riesgo.....   | 57        |
| 10.5.7 Prima.....   | 59        |
| 10.5.8 Interés Asegurable.....  | 60        |
| 10.6. Cobertura en los seguros náuticos o marítimos.....                        | 61        |
| 10.7 Accidentes o Riesgos de la Navegación.....                                 | 62        |
| 10.7.1 Abordaje.....  | 64        |
| 10.7.2 Averías.....   | 65        |
| 10.7.3. Salvamento marítimo.....  | 67        |
| 10.7.4. Responsabilidad Civil.....  | 68        |
| 10.8. Tipos de contratos en los que opera el seguro náutico.....                | 68        |
| 10.8.1. Contrato de arrendamiento de buque (arrendamiento a casco desnudo)..... | 69        |
| 10.8.2 Contrato de Fletamento.....  | 70        |
| 10.8.2.1. Fletamento por tiempo.....  | 71        |

|   |           |
|---|-----------|
| 10.8.2.2. Fletamento por viaje.....   | 71        |
| 10.8.3. Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros.....   | 71        |
| 10.8.4. Contrato transporte marítimo de mercancías. ....  | 72        |
| 10.8.5. Contrato de remolque de transporte.....   | 73        |
| <b>CAPÍTULO III: MARCO JURIDICO Y REGULATORIO DEL TURISMO NÁUTICO. ....</b>   | <b>75</b> |
| 11.1 Concepto del Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros. ....  | 76        |
| 11.2. Naturaleza Jurídica del transporte marítimo de pasajeros. ....  | 78        |
| 11.3. Elementos esenciales del Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros. ....   | 80        |
| Elementos Personales .....  | 81        |
| 11.3.1 Transportista.....   | 81        |
| 11.3.1.1. Obligación de tener el buque en estado navegable.....   | 82        |
| 11.3.1.2. Obligación de proporcionar alimentos al pasajero.....   | 82        |
| 11.3.1.3. Obligación del Transportista de prestar al pasajero asistencia médica.....                                      | 83        |
| 11.3.1.4. Obligación del transportista a prestar asistencia médica por enfermedades infectocontagiosas. ....              | 83        |
| 11.3.2. Pasajero.....   | 83        |
| 11.3.2.1. Obligación del pasajero a pagar el precio convenido. ....   | 84        |
| 11.3.2.2. Obligación del pasajero de respetar los reglamentos y decisiones del capitán.....                               | 85        |
| 11.3.3. Tripulante.....   | 85        |
| 11.3.3.1. Obligación de la obediencia. ....   | 86        |
| Elementos Objetivos o Materiales. ....  | 86        |
| 11.3.4. Boleto de Transporte.....   | 86        |
| 11.4. Objeto del contrato de pasaje.....  | 87        |
| 11.5. Responsabilidad del Transportista derivada del contrato de pasaje. ....   | 88        |
| 11.5.1. Responsabilidad del Transportador derivada de daños y perjuicios ocasionados al pasajero en su persona. ....      | 89        |
| 11.5.2. Responsabilidad del transportista por muerte o lesiones causadas al pasajero durante el trayecto marítimo. ....   | 89        |
| 11.5.3. Responsabilidad del Transportador derivada de los daños y perjuicios ocasionados al pasajero en su equipaje. .... | 91        |
| 11.5.4. Responsabilidad del transportista por daños al equipaje de bodega del pasajero durante el trayecto marítimo.....  | 91        |
| 11.5.5. Responsabilidad del transportista por daños al equipaje de mano del pasajero durante el trayecto marítimo. ....   | 92        |

|   |            |
|---|------------|
| 11.6. Cancelación en el traslado marítimo.....  | 93         |
| Imputables al pasajero .....  | 93         |
| 11.6.1. Cancelación derivada de la muerte del pasajero.....   | 93         |
| 11.6.2. Cancelación por no presentarse el pasajero .....  | 93         |
| 11.6.3. Cancelación por Desistimiento del Pasajero .....  | 93         |
| Imputables al transportador.....  | 94         |
| 11.6.4 Cancelación por culpa del transportador .....  | 94         |
| No imputables a las partes .....  | 94         |
| 11.6.5. Cancelación del viaje por caso fortuito o fuerza mayor. ....  | 94         |
| 11.7. Prescripción en el contrato de pasaje.....  | 94         |
| <b>Embarcaciones menores de recreo o de placer dentro del turismo náutico.....</b>  | <b>95</b>  |
| 12.1. Requisitos para ser consideradas embarcaciones de recreo o de placer. ....  | 97         |
| 12.2. Modalidades del turismo Náutico.....  | 98         |
| 12.2.1. Para uso particular.....  | 98         |
| 12.2.2. Servicios a terceros.....   | 99         |
| <b>CAPÍTULO IV: DE LOS SEGUROS APLICANTES A LOS PASAJEROS DENTRO DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE RECREO O DE PLACER (YATES) Y PROCEDIMIENTO PARA LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.....</b> | <b>101</b> |
| 13.1. Seguro de responsabilidad civil derivada de siniestros.....   | 103        |
| 13.2. Cobertura en el seguro de responsabilidad civil derivada de siniestros .....  | 105        |
| 13.2.1. Seguro de casco o maquinaria.....   | 107        |
| 13.2.2. Clubes de protección e indemnización (Protection and Indemnity Clubs P&I).<br>.....   | 108        |
| 13.2.3. Clubes de protección e indemnización y su naturaleza jurídica.....  | 110        |
| 13.2.4. Estructura de los clubes de protección e indemnización. ....  | 111        |
| 13.2.4.1. Vigencia del Certificado de inscripción expedido a los miembros.....  | 115        |
| 13.2.5. Obligación de los miembros al pago de cuotas. ....  | 115        |
| 13.2.6. Principios aplicantes para el correcto funcionamiento de Clubs de Protección e Indemnización.....   | 117        |
| 13.2.7. Coberturas ofrecidas dentro de los Clubs de Protección e Indemnización. .   | 119        |
| 13.2.8. Ejercicio de acción directa en contra de los Clubs de Protección e indemnización.....   | 125        |
| 13.2.9. Procedimiento para la limitación en el seguro de responsabilidad civil.....   | 126        |
| 13.2.9.1. Objeto de la limitación en la responsabilidad civil.....  | 126        |

|  |            |
|--|------------|
| 13.2.9.2. Autoridad que conoce del procedimiento de la limitación a responsabilidad civil. ....  | 127        |
| 13.2.9.3. Escrito por medio del cual el naviero solicita la limitación.....                      | 127        |
| 13.2.9.4. Admisión de la demanda de limitación por responsabilidad civil.....                    | 128        |
| 13.2.9.5. Recursos procedentes en el juicio de limitación a la responsabilidad civil.            | 129        |
| 13.2.9.6. Sentencia que resuelve el procedimiento de limitación a la responsabilidad civil. .... | 130        |
| <b>CONCLUSIONES.....</b>   | <b>132</b> |
| <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>   | <b>140</b> |

## INTRODUCCIÓN.

Con el surgimiento y desarrollo de las diversas civilizaciones a lo largo del mundo, hasta hoy, el ser humano ha tenido la imperiosa necesidad de trasladarse de un punto a otro, por distancias largas o cortas, inclusive transportar mercancías para su intercambio o venta y de esta forma cubrir sus necesidades primigenias (comida, vestido, recreación).

Esta necesidad trajo consigo la creación de distintos medios de transporte, siendo los marítimos como lo son; barcos, botes, yates, lanchas, trajineras, etc, tema que nos ocupará a lo largo del presente trabajo de investigación. Por otro lado, también originó la necesidad de protegerse, tanto en su persona como en sus bienes transportados, por las posibles consecuencias que podrían generarles la realización de acontecimientos dañosos en sus travesías marítimas.

En la actualidad, el transporte marítimo ha adquirido una relevancia portentosa, superando a los demás tipos de transportes, lo anterior, toda vez que su uso representa asertivamente un mayor crecimiento económico, esto lo vemos reflejado con la alta demanda a nivel mundial que ha tenido la utilización del comercio de mercancías vía marítima y de las nuevas oportunidades de crecimiento que ofrece a los comerciantes, siendo estos aspectos regulados a través del Derecho Marítimo.

Bajo esa tesitura, la tasa de crecimiento del comercio vía marítima, fue estimada en un 3.8% por las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, sin embargo, no es óbice hacerle del conocimiento al lector que poco más del 80% de las mercancías en el mundo son manejadas y transportadas por embarcaciones, esto por ser considerado uno de los transportes de más alta eficiencia dado su volumen y economicidad al usarlo.

No se debe perder de vista, que dicho transporte no solo tiene relevancia en cuanto al traslado de mercancías, sino también resulta ser importante dentro de la industria del turismo náutico o marítimo. México no es la excepción, puesto que la República Mexicana se encuentra dentro de los primeros lugares a nivel mundial

en esta industria, encontrando gran diversidad de puertos como Manzanillo en Colima, Lázaro Cárdenas en Michoacán, Ensenada en Baja California Sur.

Así también se cuenta con destinos turísticos marítimos relevantes como Acapulco en Guerrero, Tulum en Quintana Roo, Puerto Vallarta en Jalisco, entre otros, destinos que además de ser una gran fuente de ingresos, son visitados por nacionales y extranjeros con la finalidad de descansar en el mar, navegar por el océano o practicar buceo turístico, viéndose en la necesidad de rentar para ser trasladados a dichos destinos embarcaciones denominadas por el derecho marítimo como de **recreo o de placer**, siendo las más famosas los llamados **Yates**, tipo de embarcación que estudiaremos en la presente investigación.

Sin embargo, para que se pueda dar el correcto desarrollo o desempeño de la actividad marítima en el rubro del transporte de mercaderías y aún más importante en el rubro del transporte de pasajeros (actividad que se origina en el turismo náutico), resulta necesaria la intervención de la institución aseguradora, en específico el uso del seguro marítimo, uno de los elementos más importante dada su complejidad y funcionalidad.

A pesar de todo ello, en México al seguro marítimo no se le ha dado la importancia cuando se trata del transporte de pasajeros en los denominados yates, pues no son informados al momento de hacer uso de estos, si para que en caso de que sucediera algún siniestro de carácter marítimo se encuentren asegurados o bien les aplique algún tipo de seguro a su persona o en sus bienes, y hacer frente a la situación.

Por lo anterior, surge la necesidad de realizar la presente investigación, resultando complicada la tarea consistente en recopilar la información necesaria, debido a la situación mundial que atravesamos hoy día por el COVID-19. Sin embargo, la finalidad es ofrecerle al lector, al público en general usuario del transporte marítimo denominado yate, un panorama específico respecto de qué tipo de seguro les asiste en caso de que su embarcación se vea afectada por algún siniestro durante el trayecto al destino turístico elegido, por lo que en el PRIMER CAPÍTULO se podrá encontrar la reseña de los antecedentes del nacimiento y constitución del seguro marítimo, que abarcarán desde la época

clásica hasta la actualidad, esta reseña tiene la intención de abordar el estudio de las figuras jurídicas que considero dieron origen al seguro marítimo como lo conocemos hoy día.

Es así, que el lector, podrá encontrar en el CAPÍTULO SEGUNDO ya con conocimiento previo de antecedentes, un desarrollo muy puntual de lo que en fecha presente es esta figura, iniciando con el desarrollo de su marco jurídico y regulatorio dentro de nuestra legislación, para después continuar con la construcción de una definición; así mismo en este capítulo se desglosarán los elementos que componen al seguro marítimo y los riesgos en los que procede su uso, también procederé a desarrollar los contratos en los que resulta necesaria su aplicación, siendo uno de ellos el contrato de transporte marítimo de pasajeros o también llamado contrato de pasaje.

Siguiendo esta misma línea de estudio, en el TERCER CAPÍTULO se le ofrece al lector, el desarrollo total del contrato de transporte marítimo de pasajeros, por ser tema base de la presente investigación, aquí se observará el estudio de su naturaleza jurídica, elementos formales como personales del propio contrato, las responsabilidades que genera para las partes la celebración del mismo y la regulación de las embarcaciones menores de recreo o de placer en donde encontraremos ubicado al **Yate**.

Por último, en el CUARTO CAPÍTULO, teniendo un panorama amplio respecto del contrato de transporte marítimo de pasajeros y entendiendo que conforme a este contrato se regirán las embarcaciones menores de recreo o de placer denominadas **Yates**, procederé a desarrollar durante todo el capítulo la hipótesis del presente trabajo, consistente en establecer la existencia de un seguro que les asista a los pasajeros en caso de que la determinada embarcación sufra algún siniestro durante el trayecto marítimo.

Por lo que en el presente apartado podrá encontrar el tratamiento referente a:

1) El seguro de responsabilidad civil derivada de siniestros, el cual es el seguro que les aplica a los pasajeros y por el cual podrán ser indemnizados.

2) Las coberturas que abarca el uso del mismo.

- 3)** El desarrollo de la institución por conducto de la cual se podrá contratar.
- 4)** Los Clubs de Protección o indemnización.
- 5)** Las obligaciones que deben de cumplir tal institución y su estructura organizacional.
- 6)** Lo referente a las coberturas que ofrecen dichos clubs.
- 7)** La limitación que puede darse en esta clase de seguro y el proceso que deberá llevarse a cabo para que sea procedente la misma.

De esta forma, termina el presente trabajo con las conclusiones que el suscrito considero pertinentes recalcar y propuestas al efecto.

## **CAPÍTULO I: MARCO CONCEPTUAL DEL DERECHO MERCANTIL TERRESTRE- MARITIMO Y SUS PRECEDENTES.**

### **Precedentes.**

La navegación ha jugado un papel de suma importancia con el paso del tiempo, tanto así que ha influido en el desarrollo de la humanidad, la gran mayoría de las civilizaciones que florecieron alrededor del mundo hicieron uso de ciertos tipos de transportes para moverse por la vía fluvial con el objetivo de transportar mercancías, así como generar un intercambio de las mismas, obteniendo como resultado una especie de trueque marítimo, alguna de estas civilizaciones antiguas que podemos destacar son a los fenicios, egipcios, griegos, romanos e inclusive civilizaciones prehispánicas.

El constante uso del transporte vía fluvial, representó para aquellas una forma de explorar el mundo, trazar nuevas rutas comerciales, en consecuencia, comenzar a dominar el comercio marítimo, con ello se fueron estableciendo usos y costumbres que rápidamente fueron adoptados por las civilizaciones navegantes.

Con la navegación se puede observar la existencia de un precario derecho mercantil marítimo, y si bien es cierto que esta rama del derecho se configuró de manera consistente durante la Edad Media, particularmente con la creación de las ferias mercantiles, también lo es que el comercio marítimo se fue configurando alternadamente al mercantil terrestre.

El derecho marítimo surgió y evolucionó de manera independiente siglos antes del nacimiento del derecho romano y por ende de la Edad Media, destacan las Leyes Rhodias, el Código de Hamurabi y el Código de Manu; precedentes de los que me ocuparé en este capítulo.

Por razones de sistematización, previo a la reseña histórica expondré el marco teórico conceptual del Derecho Mercantil en general y el Marítimo en lo particular.

## 1.1. Marco Teórico Conceptual.

### 1.1.2. Comercio.

Para poder entender que es el comercio, debemos dirigirnos primero al estudio de su definición etimológica, deriva del latín **comercium**, misma que se compone de las voces **cum** y **merx** (con mercancía), aquí hayamos de forma implícita el concepto de idea de cambio y tráfico de mercancías, la cual puedo definir como aquella cosa susceptible de venta o trato.

Con el fin de robustecer lo dicho con anterioridad el Diccionario Jurídico Mexicano lo define de la siguiente manera: *“Constituye una actividad lucrativa que consiste en la intermediación directa o indirecta entre productos y consumidores de bienes y servicios a fin de facilitar y promover la circulación de la riqueza”*.<sup>1</sup>

Por su parte el jurista y tratadista en materia mercantil Arturo Díaz Bravo, quien lo denomina como acto de comercio, precisa que, *“no obstante los múltiples intentos realizados por diversos autores para definir qué se entiende por comercio no se ha logrado encontrar una definición verdaderamente jurídica”*<sup>2</sup>, en virtud de ello una postura con la que se siente identificado por serle interesante y a partir de la cual funda su propia definición , es la que ofrece el autor Rocco, postura que deriva de la comparación que hace al artículo 3 del código de comercio italiano de 1882 frente al artículo 75 de nuestro código de comercio, mismos que establecen cuales serán actos de comercio.

Hecho lo anterior, al observar los actos de comercio que contenían ambos artículos, demostró que se relacionaban por medio de una nota distintiva a la cual llamó *interposición en el cambio*, estableciendo que ésta se manifestaba en 4 ámbitos de la actividad económica, para ser exactos en 1. Bienes en general

---

<sup>1</sup> “Comercio”. *Diccionario Jurídico Mexicano Tomo II C-CH*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1983, pág.139

<sup>2</sup> Díaz Bravo. Arturo, *Derecho Mercantil, Generalidades, El Acto de Comercio, La Empresa, La competencia Mercantil, Sociedades Mercantiles*. Iure Editores, Quinta Edición, Ciudad de México, 2017, pág. 53.

(compraventa), 2. Servicios (contratos de obra), 3. Crédito (créditos bancarios) y 4. Riesgos (presentes en los contratos de seguros).

Derivado de lo anterior el propio Díaz Bravo en su intento de definir al comercio nos menciona qué se debe de componer de tres características esenciales.

**La interposición:** Siendo la acción que realiza todo comerciante para la obtención de insumos que combinará con otros o bien revenderá para la obtención de una ganancia, la combinación de esos insumos o el insumo propio le llamará mercancía.

**La masividad:** Con esto nos da a entender que el comerciante deberá de hacer la interposición su actividad habitual, y por último;

**El lucro:** Que es la ganancia que deberá obtener después de realizar todo el proceso de intermediación que se genera con la interposición.

Por otro lado el autor Daniel Kuri Breña nos aporta una definición un poco más economista de los actos de comercio, manejándonos de forma simple que, tendrán como única y principal función, la producción la circulación y el intercambio de bienes o servicios de carácter económico, lo anterior para lograr satisfacer necesidades de terceros y con ello obtener un lucro.

Como se puede observar tanto la doctrina como el diccionario manejan que el comercio en resumidas cuentas tiene que ver con el intercambio de bienes productos o servicios con la finalidad de obtener un lucro, sin embargo y para efecto de esta tesis, coincido y me encuentro a favor de adoptar las posturas que se manejan tanto en el diccionario como por el autor Kuri Breña pues las anteriores explican y describen de forma sencilla lo que hoy en día hace cualquier persona en su vida cotidiana, es decir todo acto o trueque, compra y venta de mercaderías que se puede hacer con cualquier cosa mueble, semoviente, dinero, etc, con el objeto de obtener un lucro de ellas.

### 1.1.3. Comerciante.

El comercio, cuenta con su propio elemento personal siendo en este caso el denominado comerciante, por cuestiones de accesibilidad y para una mejor comprensión el diccionario jurídico proporciona una definición que considero buena mas no completa al exponer lo siguiente:

*”En cuanto se refiere al comerciante individual, este obviamente debe de tener capacidad de ejercicio y realizar, según acepta la doctrina en forma unánime, actos de comercio de manera habitual independientemente de que esa sea o no su ocupación ordinaria o principal.”<sup>3</sup>*

Como lo mencioné en párrafos anteriores esa es una definición buena mas no completa, desde mi punto de vista nuestra legislación comercial vigente complementa dicha definición pues regula al comerciante dentro de su artículo 3°, estableciendo que serán aquellas personas que teniendo la capacidad legal para ejercer el comercio hacen de éste su ocupación diaria, incluyendo a las sociedades mercantiles nacionales así como a las sociedades internacionales que realicen actos de comercio en el territorio nacional.

Existen diversas posturas referentes a la capacidad legal con la que deberá contar el comerciante para actuar como tal, pues se establece que un menor de edad o el interdicto por alguna enfermedad no pueden ejercer el comercio por si mismos, al respecto Barrera Graf en el estudio que realiza a dicho tema concluye que si podrán ejercer el comercio pero por conducto de su representante legal o tutor, por su parte Mantilla Molina hace notar su desacuerdo refiriendo que sí podrán realizar actos de comercio por sí mismo, agregando aparte que la sucesión del comerciante también podrá ejercer el comercio, sin embargo, me identifico con la postura que nos ofrece el autor Barrera Graf, pues la encuentro dotada de lógica, ya que desde mi punto de vista el acto celebrado por un interdicto o un

---

<sup>3</sup> “Comerciante”. *Diccionario Jurídico Mexicano Tomo II C-CH*. México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1983, pag.137.

menor de edad estaría afectado de nulidad a menos que tal acto sea realizado por medio de su representante legal con capacidad para ello.

En conclusión, la calidad de comerciante no debemos solo limitarla y otorgarle dicha característica a personas físicas que realicen un intercambio de bienes o servicios con el fin de obtener un lucro, sino también a las personas morales siempre y cuando se encuentren legalmente constituidas conforme a nuestra ley mercantil, de la misma forma aplica para personas morales extranjeras siempre que su objeto de lucro sea lícito.

#### **1.1.4. Mercancía.**

En otro orden de ideas, este concepto es sencillo de explicar, pues será el objeto en sí del comercio, nos proporciona una definición bastante completa el Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas de Torres, idea con la que me encuentro de acuerdo y comparto, razón por la cual la selecciono para efectos de esta tesis, pues expone que mercancía es:

*“Cosa mueble que es objeto de compra, venta, transporte, depósito, corretaje, mandato, fianza, seguro u otra operación mercantil; o sea, de actividades lucrativas en el tráfico, más o menos directo, entre productores y fabricantes, y otros comerciantes o el público en general, / Cualquier género o producto vendible. / Comercio; trato lucrativo con artículos o productos. / Compraventa mercantil.”<sup>4</sup>*

#### **1.1.5. Derecho Mercantil.**

Por último y una vez que hemos definido los conceptos anteriores, es necesario proceder a definir como tal el Derecho Mercantil, para ello me apoyaré en definiciones completas con las que comparto la idea ,esto en razón de que son

---

<sup>4</sup>“Mercancía”. *Diccionario Jurídico Elemental de Guillermo Cabanellas de Torres*. Buenos Aires Argentina Editorial Heliasta 2006 pág.304

una mezcla de los elementos anteriormente expuestos en las líneas que anteceden.

Al respecto del tema Miguel Acosta Romero expone que *“entendemos por Derecho Mercantil un sistema normativo de Derecho interno como de Derecho Internacional que regula la actividad tanto de personas físicas como de personas jurídicas colectivas que hacen de su ocupación principal la actividad comercial y también regulan todos los actos de intermediación de toda clase de bienes, mercaderías y servicios, además de los procedimientos judiciales arbitrales que se utilizan para dirimir controversias mercantiles”*.<sup>5</sup>

No obstante sobre el particular, el jurista Mantilla Molina ayuda proponiendo que *“el sistema de normas jurídicas que determinan su campo de aplicación mediante la calificación de mercantiles dadas a ciertos actos y regulan estos y la profesión de quienes se dedican a celebrarlos.”*<sup>6</sup>

Por su parte el doctrinario español Garrigues dentro de su definición de Derecho Mercantil incluye que se regularán los actos de comercio que deriven de la explotación de industrias mercantiles o bien de los realizados ocasionalmente por comerciantes o no comerciantes, idea similar a la que maneja Barrera Graf pues este autor establece también que *“el derecho mercantil regula los actos de comercio, la organización de empresa, la actividad del comerciante ya sea en lo colectivo o individual así como el negocio que recae sobre bienes mercantiles.”*<sup>7</sup>

Una vez analizado dicho marco conceptual, él que suscribe puedo aportar una definición, al establecer que *“el Derecho Mercantil será aquel conjunto de normas jurídicas, dirigidas a un grupo de individuos, ya sean personas físicas o morales que de forma intermitente o bien de manera permanente desarrollan actividades u actos que la ley clasifica como de comercio viéndose beneficiadas por la obtención de un lucro.”*

---

<sup>5</sup> Acosta Romero, Miguel y Lara Luna. Julieta Areli, *Nuevo derecho mercantil*, Editorial Porrúa, México, 2000 pág. 7.

<sup>6</sup> Mantilla Molina. Roberto L., *Derecho mercantil*. Editorial Porrúa, 22a. edición, México, 1982, pág. 23

<sup>7</sup> Díaz Bravo. Arturo, *Ob. Cit.*, pág. 2.

De las anteriores conceptualizaciones logramos percatarnos aunque quizá de forma incierta, que el antecedente más antiguo del comercio es el denominado “**trueque**”, figura cuya finalidad se resume en el intercambio de bienes, así mismo, en el momento en que aparece un tercer individuo facilitando este intercambio entre personas y comunidades obteniendo por ello una utilidad o lucro, este pasa a ser un intermediario que hoy en día identificamos como **comerciante**.

Lo anterior resulta de gran importancia pues dentro del comercio es donde ubicaremos los antecedentes jurídicos u origen del contrato de seguro marítimo, el cual es el tema central de estudio para este capítulo, en virtud de lo anterior expuesto analizaré estos antecedentes dentro de las distintas etapas históricas, comenzando por la edad antigua.

## **EDAD ANTIGUA**

### **a) Babilonia.**

#### **2.1. Código de Hammurabi.**

Fueron un conjunto de normas jurídicas cuya aplicación se encuentra basada en la antigua Ley de Talión (la famosa ley que dice ojo por ojo y diente por diente, referencia que claramente podemos observar en algunos artículos de este Código), su origen data del siglo XVIII a.C. aproximadamente. Es uno de los textos más antiguos se puede observar la creación de leyes referentes al ámbito marítimo, este Código se encuentra plasmado en un cilindro de piedra, algo verdaderamente rescatable es que, una vez que quedaban grabados estos mandamientos ni por voluntad del Rey podrían ser cambiados, lo que las hacía de observancia obligatoria para los soberanos.

Derivado de lo anterior me gustaría referirme a la estructura que guardaba este Código conformado por un total de 286 leyes, referentes a distintas materias como

penal, civil, mercantil y marítima, fueron pocos los mandamientos referentes a esta última.

Por lo que hace a la materia marítima, del estudio realizado, considero es parte importante dentro de los antecedentes del seguro marítimo, puesto que podemos observar que los babilonios tenían la intención o bien, la noción de implementar de forma rudimentaria una especie de seguro marítimo, lo anterior podemos verlo reflejado en aquellos mandamientos que se enfocan en proteger a quien contrataba con un barquero, como en la situación que hubiera sido requerido para que construyera un barco y resultare que este no hace bien su trabajo y la embarcación se hunde este código otorgaba el derecho al propietario de ser resarcido en su daño.

La misma situación ocurre cuando una persona contrataba un barco con un barquero para transportar mercancía y por descuido del barquero hunde el barco perdiendo la mercancía, en consecuencia se otorgaba a favor del dueño el derecho de restituirle el barco e indemnizarlo por su mercancía perdida. Otro supuesto a resaltar es la colisión de dos embarcaciones, una que va marea arriba embiste a una segunda que va marea abajo hundiéndola, el barquero que se encontraba a bordo de la segunda deberá manifestar ante Dios (una solemnidad) todo lo que perdió y de esta forma tener derecho a ser restituido, por la primer embarcación, del daño sufrido.

Ejemplo de artículos contenidos en este código:

*“236: Si un hombre deja en alquiler su barco a un barquero y el barquero es descuidado y hunde el barco o lo deja inservible, el barquero restituirá un barco al dueño del barco.”<sup>8</sup>*

Por lo anterior considero a este Código un antecedente muy rústico, pues podemos observar que contiene ciertos elementos de lo que es un seguro marítimo en la actualidad.

---

<sup>8</sup> Ley 236. Código de Hammurabi

## **b) India.**

### **3.1. Leyes de Manu.**

Conjunto de leyes que datan del año 200 a.C., mismas que fueron elaboradas por el Rey Manu, también conocido como *“El salvador del mundo”* después del diluvio. Dichas leyes fueron dictadas para cumplir con el objetivo de poder llevar una vida justa y alcanzar la felicidad, lo anterior estableciendo lo bueno y lo malo que una persona puede hacer tanto en su aspecto social y moral.

Este conjunto de normas cuenta con una estructura peculiar, pues está conformado por aproximadamente 2648 versos, mismos que se reparten a lo largo de 18 capítulos, que como ya mencione con anterioridad, intentan normar la conducta del individuo encaminándolo a un buen actuar para obtener una vida honrada y decorosa.

Una vez analizado este antiguo cuerpo normativo, considero también es parte fundamental para integrar los antecedentes del seguro marítimo, toda vez que de su contenido en específico del capítulo octavo que regula lo relacionado a los pleitos civiles o criminales junto con las penas y castigos que debían aplicarse, se desprenden normas que de forma precaria intentan regular cuestiones marítimas, por ejemplo, podemos observar normas tendientes a regular la compra y venta de mercancías provenientes del comercio marítimo y que para transportarlas era necesario la fijación de un interés, tal y como lo establece la ley número 157 del capítulo octavo.

*“157. Cuando hombres perfectamente al corriente de las travesías marítimas y de los viajes por tierra y que saben proporcionar el beneficio a las distancias de los lugares y el tiempo, fijan un interés dado por el transporte de terminados objetos, esta decisión tiene fuerza de ley con relación al objeto determinado.”<sup>9</sup>*

---

<sup>9</sup> Ley 157. *Leyes de Manu.*

Algo que me parece importante destacar es que podemos encontrar que este cuerpo normativo de cierta forma ya intentaba regular una especie de contrato de pasaje o transporte marítimo, pues establecía claramente cuál era el precio que se tenía que pagar si una persona deseaba cruzar un río cargado de mercancía, cruzar con un animal o bien el cruzar a una mujer, al igual que nos establece que el precio que debía pagarse por el pasaje dependía del lugar y épocas en las que se realizaba tal trayecto.

*“404. El peaje por atravesar un río es de una pana por carro vacío, de un medio pana por un hombre cargado de un fardo, de un cuarto de pana por un animal, como una vaca, o por una mujer, de un octavo de pana por un hombre no cargado.”<sup>10</sup>*

*“406. Que por un largo trayecto, el precio de transporte en un barco este proporcionado a los lugares y a las épocas; pero este debe entenderse tratándose del trayecto en un río; en cuanto al mar no hay flete fijo.”<sup>11</sup>*

Por último, pero no menos importante, es que de estas leyes se desprende una consideración relativa al seguro de mercancías transportadas en un barco, en caso de que se llegara a perder algún objeto se debía pagar cierta cantidad, manejándolo ellos como un derecho de pasaje, motivo por el cual considero que también de esta civilización encontramos un antecedente que da pie al seguro marítimo.

*“408. Cuando en un barco llega a perderse un objeto cualquiera por culpa de los bataleros deben pagar derecho alguno de pasaje.”<sup>12</sup>*

---

<sup>10</sup> Ley 404. *Ibidem.*

<sup>11</sup> Ley 406. *Ibidem.*

<sup>12</sup> Ley 408. *Ibidem.*

## **c) Grecia.**

### **4.1. Leyes Rodias.**

Su origen data del año 475 a.C., en la Isla de Rodas en Grecia, al igual que los anteriores, se destaca por crear normas cuyo objetivo estaba encaminado en la regulación del comercio marítimo, para muchos fue base del Derecho Mercantil, es la primera legislación marítima que se sabe reguló de forma más concreta la figura del seguro, similar a lo que hoy día podemos definir como el seguro marítimo, dicha ley tendría como finalidad primordial remediar los problemas de carácter económico que nacían a partir del comercio marítimo.

En palabras del doctrinario Raúl Cervantes Ahumada *“Las Leyes rodias regulaban diversas instituciones: ciertas especies de préstamos marítimo, delitos cometidos entre marineros, delitos relativos al cargamento y al buque, disposiciones sobre política naval, formas de pago del flete, casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro, hurtos en caso de naufragios.”*<sup>13</sup>

Algo notable de dichas leyes, es que dan pie al origen de los principios de las *averías gruesas* en el Derecho Romano, que resultan ser un antecedente de especial importancia para el contrato de seguro marítimo.

De la mencionada ley, se desprenden unas figuras que lo regulaban de cierta manera, motivo por el cual hare un análisis muy puntual respecto de ellas.

#### **4.1.2. Avería Gruesa.**

El Derecho Griego en relación al aspecto marítimo contaba con ciertos mecanismos para salvaguardar derechos de los comerciantes que transitaban por rutas marítimas. La Institución de la Avería es uno de los principios más antiguos recogido por esta civilización, por ende, ha adquirido gran relevancia hasta

---

<sup>13</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*. México, Editorial Herrero S.A, primera edición. 1970, pág. 9-10

nuestros tiempos, lo anterior derivado de que la noción fundamental con la que fue creada no ha cambiado.

Del estudio practicado, podemos observar de forma general, que la institución de la Avería en Grecia hace referencia a los daños sufridos en la embarcación o gastos extraordinarios que se llegaban a producir derivado de un siniestro durante el trayecto marítimo.

Por otro lado, de forma específica, tal figura tenía por objeto fungir como una especie de procedimiento por el cual se distribuían los gastos derivados por la producción de un siniestro marítimo, dicho reparto era entre todos y cada uno de los que resultaban beneficiados para que la embarcación y mercancía no sufriera un naufragio luego de producido el siniestro.

Es decir, si el capitán de la embarcación se veía obligado a lanzar o sacrificar una parte del cargamento transportado, o bien erogar algún gasto extraordinario que surgiera para evitar el naufragio, tales pérdidas o gastos ya no serían soportados únicamente por él, sino también por aquellos interesados, entre los que entrarían los tripulantes mercaderes etc.

De igual modo comenta Roberto Mantilla que tal figura cumple el objetivo de repartir entre todos los interesados para que se salve la embarcación el valor de los objetos que son lanzados al mar.

Garrigues al tratar lo referente a los antecedentes de las Averías Gruesas estableció que las mismas funcionaban por medio del principio de comunidad pues se creaba una comunidad de intereses debido a una comunidad de riesgos existentes en la navegación y que *“cuando uno de estos intereses es sacrificado voluntariamente para salvar a los demás, nace la obligación de todos los interesados en contribuir a la reparación del daño o del gasto benefico.”*<sup>14</sup>

Fue tal la relevancia de esta figura que trascendió hasta nuestro sistema jurídico vigente, puesto que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula a

---

<sup>14</sup> Garrigues, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil. Tomo V.*, Editorial Temis, reimpresión de la séptima edición, Bogotá-Colombia, 1987, pág. 406.

la *Avería Común o Gruesa*, toda vez que permite el sacrificio de mercancías siempre que sea razonable y con la finalidad de conservar las mercancía de algún peligro que se presente en el trayecto marítimo, dicho sacrificio corresponderá decidirlo al capitán de la embarcación.

*Artículo 157.- Se entiende por avería todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación (...)*

*I.- Avería común o gruesa. Es aquella en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraída intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima (...)*

*Artículo 159.- Los sacrificios y gastos extraordinarios para la seguridad común de la embarcación, deberán ser decididos por el capitán y sólo serán admitidos en avería común (...)*

#### **4.1.3. Ley de Echazón de Mercaderías.**

Expuesto el mecanismo de la Avería, es preciso enfocarnos al estudio de la echazón, considerada uno de los tipos más antiguos de la figura anteriormente expuesta, pues es una consecuencia directa de la misma, encontramos básicamente que, refería en caso de que alguna embarcación sufriera algún tipo de percance, accidente, infortunio o desgracia; de forma voluntaria se decidía sacrificar o lanzar al mar una parte del cargamento que se transportaba procurando siempre empezar con aquella carga que fuera de menor valor, para así lograr mayor flotabilidad y evitar sufriera un daño de mayor magnitud la embarcación.

Una definición que considero amplia al respecto, por ser muy sencilla de entender, es la que nos proporciona Lucia Ponce citando a Antonio Brunetti el cual indica *“Se procede a la echazón cuando para hacer a la nave menos sensible al embate de la tempestad, o para desencallar o para sustraerla a la persecución del enemigo, el capitán ordena que sean echadas al mar todas o parte de las*

*mercancías o de los objetos a bordo..... la echazón se refiere a las cosas, o sea a todo lo que es parte del cargamento o se halla en la nave.*"<sup>15</sup>, de lo anterior debemos entender que la aplicación de esta figura tenía como principal objetivo evitar el naufragio o inclusive algo peor en la aventura marítima, es por ello que muchos tratadistas en el tema manejan de manera indistinta a la echazón y a las averías gruesas.

Aunado a lo anterior, para que pudiera ser procedente la aplicación de la echazón, debía concurrir al caso en concreto ciertos elementos: primero, que la embarcación o mercancías transportadas se encontraran en un peligro real e inminente, y segundo, que la finalidad de aplicar la echazón debía tener un resultado útil, siendo en este caso salvar las mercancías transportadas o a la propia embarcación, si no se actualizaban alguno de estos dos supuestos no debía realizarse la echazón.

#### **4.1.4. Préstamo Marítimo o Préstamo a la Gruesa Ventura.**

Las Leyes Rodias trajeron consigo también una figura que posteriormente evolucionó al préstamo con garantía, ahora bien, considero al préstamo marítimo como un antecedente de relevancia puesto que, consistía en un préstamo de dinero hecho por un prestamista, el cual era solicitado por el capitán de una embarcación con el objetivo de armarla y equiparla, pagarle a su tripulación para realizar viajes comerciales durante los cuales se cargaba mercancía, y que se realizaban de un puerto a otro.

Sin embargo, lo que otorga especial relevancia, es la característica tan peculiar con el que cuenta el préstamo a la Gruesa Ventura, ya que si se daba el caso de que, durante el trayecto marítimo, la embarcación sufría actos de piratería o algún infortunio causado por el mar, ocasionando la pérdida de la embarcación así como

---

<sup>15</sup> Ponce Fontana, Lucia. *Estudio Comparativo de la institución del Echazón de Mercaderías en la Legislación guatemalteca con distintas legislaciones latinoamericanas y en las reglas de York y Amberes*. Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Derecho. Tomado de <http://www.tesis.ufm.edu.gt/pdf/4128.pdf> Consulta realizada el 14 de junio de 2021 .

la mercancía transportada. El prestamista perdía el derecho a que se le devolviera el dinero prestado, en consecuencia la deuda contraída por el capitán quedaba saldada.

Pero, en contra posición a tal supuesto, existía el referente en el que si el capitán regresaba al puerto del que zarpó de forma exitosa, el prestamista adquiría el derecho a que se le regresara su dinero prestado, pero adicional a ello se le tenía que pagar un interés bastante elevado, varios autores comentan que oscilaba entre un 20% a un 30%.

La razón de que el interés que recibía el prestamista por el feliz retorno de la embarcación resultara tan elevado, deriva de que él mismo fungía como una especie de *"prima"* de riesgo, explicado con mis palabras, tal interés tenía por objeto recompensar al prestamista por tomar los riesgos que trae consigo el viaje en alta mar.

Ahora bien, resulta notorio para el ávido lector percatarse que, las figuras derivadas de las Leyes Rodias se centraban más en la seguridad de las mercancías o del propio barco y no en la protección del pasajero o tripulante, no obstante podemos observar que con su aplicación de forma indirecta cumplía una doble función, pues sabemos que el objetivo de aplicar la echazón e inclusive la Avería Gruesa era mantener estable la nave a raíz de un siniestro, resulta claro entonces que si el capitán evitaba el hundimiento de igual manera se encontraba protegiendo o poniendo a salvo a su tripulación, sin embargo ni con meridiana claridad se expone en ellas si se contemplaba también la protección a tripulantes o pasajeros y si se les indemnizaba de forma alguna si se les afectaba.

Derivado de lo anterior, considero a las Leyes Rodias como un antecedente directo del seguro marítimo, pues si bien es cierto que dentro de ellas jamás se hace referencia o se le da el nombre formal de seguro marítimo ni se establece protección alguna de pasajeros, también lo es que, de la misma se desprenden precariamente elementos característicos que se ven actualmente, primero, su aplicación partirá de la necesidad forzosa de que se configure algún *"siniestro"*,

segundo, realizado el siniestro tiene por objetivo proteger un patrimonio y tercero, esta figura favorece a un tercero (dueño o propietario de la embarcación o mercancía) otorgándole una seguridad. Ahora bien, observamos que desde estas épocas se hablaba del pago de una “*prima*”, hoy día es de total importancia en las clases de seguros, así mismo, también se mencionan que con el interés en el préstamo marítimo se está asegurando a los prestamistas y a las mercancías.

#### **d) Roma.**

Con el paso del tiempo las mencionadas Leyes Rodias, adquirieron tal relevancia para los romanos que incluso comenzaron a utilizarlas, debo de aclarar que dentro de su sistema jurídico no había distinción alguna entre Derecho Mercantil y Derecho Civil, pues consideraban que el Derecho Civil era capaz de darle solución a todos los conflictos que se presentaban en su régimen jurídico en virtud de ello es que no se distingue la existencia de un Derecho Mercantil en Roma.

Por lo anterior, es necesario detallar las adaptaciones que hicieron los romanos a las leyes de los griegos en el aspecto de seguro marítimo, mismos que considero antecedentes de suma importancia.

#### **5.1. Lex Rhodia de lactu.**

Dentro del Digesto Justiniano en específico en su Libro XIV, Título II, tiene lugar una figura jurídica relevante, a la cual los romanos dieron el nombre de **Lex Rhodia del lactu**, por su traducción al español la entendemos como Ley Rodia de Echazón, era incluida como una especie de cláusula dentro de los contratos de arrendamiento de obra (*locatio conducto operis*)<sup>16</sup>.

Respecto al tema, exponen Morineau e Iglesias “*Esta ley regulaba el comercio marítimo y disponía que la pérdida ocasionada por la echazón de mercancías*

---

<sup>16</sup> *Locatio Conducto Operis*: Contrato consensu, equivalente al contrato de obra, celebrado entre un comerciante con un transportista marítimo, para que este último estuviera a cargo de trasladar las mercancías del comerciante por vía marítima.

*fuera soportada proporcionalmente por todos los interesados. El armador y los dueños de las mercancías salvadas debían indemnizar a los propietarios de las mercaderías que el capitán había ordenado arrojar, considerándose que el origen de esta obligación era un cuasicontrato.”<sup>17</sup>*

La **Echazón** de mercaderías en el sistema romano no cambió mucho a como la manejaban en Grecia, pues trataba básicamente de lo mismo, en caso de que se sufriera algún infortunio durante la aventura marítima, debían lanzar mercancías al mar con el fin de aligerar el navío para mantener la flotabilidad de la misma y que los tripulantes pudieran estar a salvo.

Sin embargo, la gran diferencia o elemento distintivo, radicaba en que el daño o detrimento provocado por la echazón no solo lo debía sufrir el titular de aquellos bienes lanzados al mar, si no que los romanos establecieron que el daño se tendría que repartir de forma solidaria entre los tripulantes y cargadores de mercancías que se encontraban a bordo de la nave.

Aunado a lo anterior, para que pudiera ser efectivo el reparto solidario entre todos por la aplicación de esta ley, debía concurrir al caso en concreto tres factores; 1) La existencia de un daño, en este caso la pérdida de mercancías, 2) que este daño fuere producto de las necesidades de la navegación y 3) que la acción de lanzar las mercancía de algún mercader signifique un beneficio para los demás, esto condicionado a que sobreviviera el navío al infortunio sufrido.

## **5.2. Avería Gruesa o Común.**

Figura de gran relevancia en el ámbito marítimo. El vocablo *Avería* tiene su origen dentro de los *Constitutum Usus*, de la ciudad de Pisa, esta figura regulada primero en Grecia, se relaciona con los daños, detrimentos o gastos no previsibles que surgían durante el trayecto o ruta marítima hasta llegar al destino fijado, los cuales eran autorizados por el capitán con la finalidad de evitar la pérdida total de la

---

<sup>17</sup> Morineau Iduarte. Marta, Iglesias González, Román, *Derecho Romano*, Editorial Oxford, Cuarta Edición, Vigésimoséptima reimpresión, Ciudad de México, 2015, pág. 200.

embarcación o mercancía transportada, lo anterior ante la existencia de un riesgo inminente.

La tratadista Lucia Ponce, que nos proporciona un panorama más amplio acerca de esta figura, expone que: *“La avería gruesa consiste en la causación deliberada de un daño o gasto extraordinario (un sacrificio) por el capitán como medio razonable para superar un peligro real de pérdida del buque y la carga. Se trata de un acto dañoso pero justificado por tratarse de uno de los lícitos y debidos del capitán como jefe de la expedición marítima.”*<sup>18</sup>

Así mismo hace referencia Blas Simone que una avería podemos considerarla una *“pérdida extraordinaria, entendiendo esta pérdida como algún daño o gasto que se tendrá que repartir entre todos los que se encuentran a bordo de la embarcación”*.<sup>19</sup> Dicho reparto únicamente será válido si el capitán provocó el daño de forma razonable o voluntaria para evitar el hundimiento del barco y poner a salvo las mercancías o a los tripulantes a bordo.

Como podemos observar, no existe gran diferencia entre la regulación de las Averías en Grecia que las de Roma, en ambas civilizaciones cumplen con el objetivo de salvaguardar las mercancías transportadas, a los propios pasajeros y la embarcación, así como también, se implementa el mecanismo de repartición del daño sufrido, cosa que resulta de gran importancia.

### **5.3. Foenus Nauticum (Préstamo a la gruesa o marítimo).**

Otra figura jurídica que resaltó dentro del sistema romano y que se tomó del Derecho Griego, fue la denominada **Foenus Nauticum** (préstamo a la gruesa) aunque algunos otros tratadistas la llamaban **Nauticum Foenus**, esta figura era vista como una especie de negocio jurídico de mutuo, consistente en el préstamo

---

<sup>18</sup> Ponce Fontana, Lucia. *Estudio Comparativo de la institución del Echazón de Mercaderías en la Legislación guatemalteca con distintas legislaciones latinoamericanas y en las reglas de York y Amberes*. Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Derecho. Tomado de <http://www.tesis.ufm.edu.gt/pdf/4128.pdf> (Consulta realizada el 2 de agosto de 2021)

<sup>19</sup> Blas Simone. Osvaldo, *Compendio de derecho de la navegación*, Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, Segunda edición, Buenos Aires, Argentina, pág. 502.

de dinero que hacia un acreedor (mutuante) a otro individuo (mutuario), para que este último se encargara de transportar por la vía marítima el propio dinero prestado o las mercancías compradas con el mismo.

Así mismo, la condición de que el capital que fue prestado tendría que ser devuelto al acreedor junto con una ganancia solo si el préstamo o mercancías sobrevivían al viaje, pero si aquellas sufrían algún percance, se destruían o sufrían algún detrimento, el acreedor solo podría reclamar en relación a aquellas que sobrevivían.

Es menester hacer notar que el riesgo que se corría, fuese en el préstamo de dinero o sobre las mercancías compradas, era única y exclusivamente para quien lo hacía, en este caso el acreedor; es en virtud de ello que dicha persona podía fijar, tomando en consideración los riesgos sufridos, un interés en su beneficio, de tal forma que se aseguraba al prestamista.

De dicha figura se desprende que la **pecunia trajecticia**, es el préstamo hecho, mientras que el **fenus nauticum** lo podemos entender cómo, el interés fijado por la causación del riesgo que conlleva la pérdida del capital prestado o la de mercancías compradas.

Sirve de sustento a lo anterior, lo comentado por Ventura Silva al exponer que *“EL FOENUS NAUTICUM VEL PECUNIA TRAIECTITIA.- En el Derecho moderno préstamo a la gruesa;\* fue una institución importada de Grecia a Roma a fines de la época republicana, y consistía en el préstamo de una suma de dinero hecha al armador de un buque. Para que la transporte por mar las mercancías adquiridas con el mismo dinero. El riesgo estaba a cargo del mutuante desde la salida de la nave; si ésta naufragaba, el mutuario nada debía, y solo se obliga a devolver el dinero prestado si el buque llegaba a su destino.”*<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Ventura Silva. Sabino. *Derecho Romano*. Editorial Porrúa S.A., Octava edición, Ciudad de México. 1985, pág. 343.

Algo novedoso respecto a estas figuras, y que en la Grecia antigua nunca se contempló, fueron acciones mediante las cuales los ciudadanos podían acudir para instar en materia marítima.

Es por ello que en Roma se estipuló la **Actio Institoria**, que se hacía valer para reclamar el cumplimiento de actos que celebraba el administrador, quien actuaba a nombre y cuenta del propietario de una negociación mercantil.

Y también surgió la **Actio excercitoria**, esta acción se ejercía con el fin de reclamar al dueño de una embarcación las obligaciones u actos que hacia el capitán a nombre y cuenta de él.

Es hasta este punto histórico, con esta civilización y con las adaptaciones que hicieron de las figuras jurídicas que derivaron de las Leyes Rodias podemos observar que en un primer momento se intentaba manejar una protección hacia los tripulantes de la embarcación mas no de los pasajeros, pues en la adecuación que hicieron respecto de las averías gruesas griegas, la finalidad de que el capitán de la embarcación realizará un sacrificio como lo es, el lanzar mercancías al mar, además de cumplir con la tarea de salvar la embarcación de un posible hundimiento, ahora también se maneja el poner a salvo a la tripulación mas no se mencionan pasajeros. Tampoco en el estudio de estas figuras podemos observar si los griegos permitían que pasajeros abordaran, y en caso de que el siniestro los afectara, si se les indemnizaba de alguna manera

Por todo ello, y analizadas las figuras jurídicas en la antigua Roma considero que son antecedentes del seguro marítimo, debido a que podemos observar en cada una elementos significativos del mismo. Dentro de la **Lex Rhodia de lactu** encontramos que su aplicación ofrece la protección o aseguramiento de las mercancías mediante una indemnización económica al dueño de las mismas en caso de que se configure un “**siniestro**” en la embarcación, la **Averia Gruesa** tiene el objetivo asegurar la embarcación, mercancías por medio de gastos y daños justificados a cargo del capitán, por último la **Foenus Nauticum** que para mí es la figura más completa protege al transportista, dinero o mercancía en caso

de que las mismas sufrieran un siniestro, si este se verificaba quedaba exento de hacer cualquier pago por indemnización (intereses) mientras que el prestamista o dueño de las mercancías solo podría reclamar de aquellas que sobrevivieran, en todas las figuras podemos observar un interés en asegurar las mercancías, o bien, indemnizar al dueño de ellas en caso de siniestro, objetivo que tiene hoy día un seguro marítimo.

## **EDAD MEDIA.**

Es bien sabido que, la caída del imperio romano de occidente, marca el inicio de la Edad Media y también una notable decadencia en el ámbito del comercio, lo anterior a causa de los barbaros, es durante la baja Edad Media aproximadamente en los siglos XI a XV con la llegada de las famosas Cruzadas, que surge como tal el Derecho Mercantil, puesto que debido a esas campañas comenzó la movilización de riquezas de un lugar a otro.

Con el resurgimiento del comercio, fue inminente su evolución, poco a poco el Derecho Romano fue ineficaz, en virtud y a consecuencia de lo anterior es que podemos ver la agrupación de los comerciantes en los llamados **Gremios**, se encargaban de elaborar estatutos que los regirían, tomando como punto de partida los usos que nacían de su actividad.

*“Los gremios de comerciantes establecieron tribunales encargados de dirimir las controversias entre sus agremiados sin las formalidades del Procedimiento, sine estrepitu et figura iudicii, y sin aplicar las normas del derecho común, si no los usos y costumbres de los mercaderes. Así fue creándose un derecho de origen consuetudinario e inspirado en la satisfacción de las peculiares necesidades del comercio,”* <sup>21</sup>

Es así que las resoluciones emitidas dentro de los gremios de comerciantes (también llamados tribunales comerciales), comenzaron a recabarse para así

---

<sup>21</sup> Mantilla Molina, Roberto L. *Derecho Mercantil, Introducción y Conceptos Fundamentales Sociedades*. Editorial Porrúa S.A., Vigésimosexta edición, Ciudad de México, 1989, pág. 5.

formar los denominados **estatutos u ordenanzas**, algunos otros autores en daban otra acepción a estos estatutos al llamarlos **usos marítimos** pues decían que era tanta la necesidad de los gremios de tener una uniformidad que los rigiera que transformaron esas ordenanzas en usos marítimos.

Dentro de estos estatutos o usos se encontraban regulados algunos antecedentes del seguro marítimo y podemos observar que ya se tenía regulada la protección de los pasajeros en la embarcación motivo de estudio de la presente tesis, mismos que me avocaré a analizar de forma muy puntual.

### **6.1. Consolat de Mar.**

Por su traducción al español "**Consulado del Mar**", su origen data aproximadamente del siglo XIV es barcelonés escrita en catalán, de gran importancia para la Edad Media. Se trata de una compilación doctrinal de costumbres marítimas, tenía como objetivo principal la resolución de controversias en el ámbito marítimo y en consecuencia por volverse el derecho general en todos los puertos, aplicó a la mayoría de los del mediterráneo. Hoy día se sabe únicamente que hay 10 manuscritos en existencia.

Muchos de sus capítulos se encargaron de sistematizar usos y practicas marítimo-comerciales, tan es así que en dicho recopilado se regula la figura de la echazón, que como ya es sabido por el lector, ha sido de gran influencia para la formación de la doctrina del seguro marítimo junto con muchas otras de gran importancia, motivo por el cual considero antecedente para el seguro marítimo, en específico, aquel que protege a los pasajeros.

El jurista Diego Esteban Chami dentro de su obra "Manual de Derecho de la Navegación" durante el tratamiento que le da a los antecedentes de la navegación y del seguro marítimo, en específico en la etapa medieval desarrolla lo referente al consulado del mar, nos menciona que serán un conjunto de leyes que en efecto estaban encaminadas a regular aspectos comerciales de la navegación, motivo por el cual realiza un desglose de lo que abarcaban los artículos de tal figura. Al

no encontrar la fuente directa para poder consultarlos es que he decidido apegarme a su desglose.

De tal reglamentación se establecieron figuras de gran relevancia que fungieron como antecedentes del seguro marítimo, por ejemplo la regulación de la responsabilidad que se le imponía al capitán del navío en caso de que las mercancías llegaran a sufrir algún daño durante el viaje e inclusive se hablaba de una forma de reparación por el daño de las mercancías.

*“Trata un conjunto amplio de temas como (...) la responsabilidad del patrón de la nave si la mercadería se daña por ratones si no hay gato a bordo, como su liberación en caso de que los gatos hubieran muerto en este último caso los daños no habrían acontecido por su culpa (capítulo 67).*

*La reparación de daños a las cosas estibadas en lugar húmedo (capítulo 68).”<sup>22</sup>*

Así mismo, ubicó que también aquí comenzaban a manejar de cierta forma el contrato de transporte marítimo o de pasajeros (también llamado de pasaje) en donde permitían que el mercader viajara en la embarcación junto con sus sirvientes, nos es óbice mencionar que también se regulaba la echazón y cómo debía de ser pagada en caso de que se aplicara.

*“Regula a los ya mencionados mercaderes, que viajaban a bordo de la nave con su arca, su cama, su sirviente y compañero suficiente para el viaje si pagara el flete correspondiente (capítulo 76), debiendo darse la mejor plaza al que pagara mayor flete (capítulo 75).*

*Y la echazón de ropa que debe de ser pagada por la mitad de su valor por la nave (capítulos 94 a 98).”<sup>23</sup>*

Un aspecto que me parece relevante resaltar, es que el jurista argentino en su desglose nos expone, que el consulado del mar regulaba el derecho de los

---

<sup>22</sup> Chami. Diego Estaban, *Manual de derecho de la Navegación*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 2010, pág. 24.

<sup>23</sup> *Ibidem*. Pág. 24.

peregrinos lo que hoy en día conocemos como pasajeros, es en esta época donde podemos observar de forma más directa que se regula su transporte, todo lo relacionado con sus vestidos, monedas e incluso que hacer con sus alimentos en caso de muerte. Aunque el autor lo menciona de forma muy sencilla sin profundizar más en el tema, es debido citarlo como antecedente existente.

*“Varios capítulos son dedicados a los derechos y las obligaciones de los peregrinos, antecedentes de nuestros actuales pasajeros (capítulo 122 y sucesivos), a su ropa (capítulo 113 y 114), al destino de sus vestidos, de su moneda, de su cama y vitualla en caso de muerte en la nave (capítulos 116, 117 y 120).”<sup>24</sup>*

## **6.2. Roles de Olerón.**

Son de origen francés y se llama así puesto que en el único manuscrito existente se encuentra la firma de un notario de la Isla de Olerón en Francia, estaban conformados por actas de jurisprudencias referentes a los usos aplicantes en las costas francesas del Atlántico.

Dicho instrumento recoge una vez más el estudio de las figuras como el echazón así como de la Avería Gruesa, Cervantes Ahumada dice que esta figura alcanzó un prestigio igual o similar a las Leyes Rodias.

*“En Olerón, isla francesa de la costa atlántica, cercana a Burdeos, apareció en el siglo XIII una compilación de sentencias que contienen, en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación de las costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del atlántico, Cleirac sostiene que fueron promulgados en el año 1150, y que su primera edición apareció en 1266.”<sup>25</sup>*

Como se comentó en los párrafos que anteceden, esta figura jurídica también regula a la Echazón lo anterior a partir de lo que dispone su artículo 8 en el que *“prevé la hipótesis de un navío sorprendido por una tempestad y en la cual la*

---

<sup>24</sup> *Ibidem.* Pág. 24 y 25.

<sup>25</sup> Cervantes Ahumada Raúl, *Ob. Cit.*, Pág. 10-11.

*echazón es la única solución para salvarlo junto con su carga*<sup>26</sup>, si no hubiera mercaderes que respondieran por la mercancía o bien, si los hay, estos aprueban con su silencio la aplicación de la echazón y el capitán del naviero deberá actuar o proceder de la manera que mejor considere.

Si se daba el caso de que los propios mercaderes se opusieran a la práctica de esta figura, el capitán aun así debía no abstenerse de realizarla, aquí la diferencia radicaba en que los bienes que fueron arrojados al mar debían ser considerados con un valor justo o similar a los que habían sobrevivido, y una vez que se vendía la mercancía, lo recaudado se repartía por igual entre los mercaderes, razón por la cual es un antecedente relevante.

### **6.3. Guidon de la mer.**

De origen francés, escrita en Lyon aproximadamente en los siglos XVII, era una recopilación de principios en materia de Derecho Marítimo, que derivaban de la costumbre, es a partir de ella que podemos ya vislumbrar una regulación expresa en materia de contrato de seguro marítimo, así mismo fue de especial importancia ya que también incluía lo referente al instituto de la Avería Gruesa.

Es a partir de esta figura, que se comienza a comprender que actos dan origen a la Avería Gruesa y en consecuencia a una retribución, misma que tendrá su origen de la participación solidaria del propietario de la mercancía del capitán y fletador, incluyéndose por primera vez la figura del fletador.

Considero son antecedentes del contrato de seguro las mencionadas figuras, lo anterior lo podemos observar en la protección que ofrecen a favor del comerciante por el daño que se le ocasiona, derivado del sacrificio de sus mercancías transportadas. Dicha protección se ve reflejada en la restitución de sus productos a través de una indemnización monetaria, como podemos recordar esta indemnización es el objeto y elemento constitutivo de un seguro, pues al

---

<sup>26</sup> Valenciano Góngora Carlos Eduardo. *La Avería Gruesa: Reflexiones críticas sobre la utilidad y vigencia de un instituto controvertido de la Lex Marítima*. San José, Universidad de Costa Rica, trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciado en Derecho, 2008. Pág. 18.

contratarlo la aseguradora resarce el daño ocasionado por el siniestro mediante el pago de una suma de dinero al asegurado, y por otro lado, en esta época ya consideraban en cierta medida al contrato marítimo de pasajeros y alguna indemnización en caso de que murieran en la embarcación.

## **ETAPA DE LA CONQUISTA (ESPAÑA).**

Para este apartado me gustaría hacer algunas precisiones, el objetivo y necesidad de analizar los antecedentes del seguro marítimo en la región de España deviene que, algunas de las figuras jurídicas implementadas en esta época fueron utilizadas posteriormente en el México independiente.

Lo anterior quiere decir que la doctrina desarrollada por grandes juristas como lo es Cervantes Ahumada para el estudio del seguro marítimo de pasajeros en México, se encuentra influenciada en gran parte por un sistema español, motivo por el cual consideré importante analizar qué figuras tomaron fuerza para regular el seguro marítimo.

Una vez hechas las precisiones anteriores, es forzoso acotar que con el paso de los años se logró consolidar la figura de Estado Nación, lo que significó que los estatutos que se encontraban rigiendo fueran remplazados por Leyes denominadas **ordenanzas**, las cuales emanaban o eran creadas por aquellas figuras que se les nombraba como Soberano-Monarca-Rey.

Quedando consolidado el Estado Nación, los gremios de comerciantes (quienes habían asumido aquella facultad de creación de normas reguladoras) empezaron a decaer. Motivados por lo anterior decidieron agruparse, ya no en gremios, sino en **hermandades o universidades**, con la finalidad de que la protección a sus actividades, es decir la actividad comercial siguiera prevaleciendo.

Me gustaría destacar lo comentado por el doctrinario Roberto L. Mantilla pues nos permite entender de mejor manera lo que he expuesto en el párrafo anterior

*“Al Robustecerse el poder real, principalmente por haberse unido las coronas de Castilla y de Aragón, las agrupaciones profesionales de comerciantes, llamadas Universidades de Mercaderes. Hubieron de obtener la sanción regia para que sus ordenanzas conservaran el valor jurídico que hasta entonces habían tenido y para que siguieran siendo válidas las decisiones de sus tribunales, que recibían el nombre de Consulados.”<sup>27</sup>*

Es dentro de estas universidades, y una vez hecho un análisis exhaustivo de las mismas, que considero logramos encontrar antecedentes de gran importancia, mismos que México utilizó como base para crear la doctrina del seguro marítimo de pasajeros vigente.

### **7.1. Universidad de mercaderes de la Ciudad de Burgos.**

Data del año 1449, se caracterizaba principalmente por ser una Universidad a la que los denominados soberanos, en específico Reyes Católicos, le confirieron la facultad de conocer y regular las relaciones comerciales, así como conflictos que se suscitaban entre los propios mercaderes y/o empleados en relación a las mercancías; por otro lado, tenían la obligación de hacer que las ordenanzas se cumplieran a través de la confirmación regia.

Otra facultad a resaltar es que se encargaban de organizar los fletes de su flota, no solo de sus propios productos, si no de las demás ciudades mercantiles, entre las que se encontraban Segovia o Valladolid, es decir, la Universidad burgalesa se encargaba de investigar cuánta mercancía se iba a transportar para así iniciar un proceso de selección de las mejores naves que realizarían el transporte de mercadería. El conflicto surge cuando los propios integrantes de la Universidad, con conocimiento previo de que las naves ya se encontraban listas y cargadas con las mercancías, contrataban embarcaciones en peor estado pero con un flete muchísimo más barato para que viajaran a la par de las otras,

---

<sup>27</sup> Mantilla Molina, Roberto L., *ob. cit.*, pág. 11

ocasionando que la propia Universidad indemnizara a los propios mercaderes por los fletes vacíos.

Además de lo expuesto en los párrafos anteriores, la Universidad tenía como prioridad salvaguardar la seguridad de sus integrantes junto con sus negocios y mercancías con el fin de impulsar el intercambio mercantil, motivo por el cual se vieron en la necesidad de obtener seguros de navegación y para el comercio. Algo que me resulta importante es que la contratación que hacían de estos seguros era tanto para el Reino de Castilla, como fuera de él, orillándolos a pedirle a los Reyes de Castilla, así como a los de otras regiones, poder asegurar sus mercancías por algún siniestro que pudieran sufrir como desperfectos o robos.

De nueva cuenta, podemos observar que en esta etapa histórica dentro de las organizaciones de comerciantes españoles (que se le denomino gremios) comenzaron a manejar una especie de seguro marítimo o seguro de navegación, figura que fue utilizada con la finalidad de proteger las mercancías que era transportada y comercializadas por la vía marítima. Por otro lado lo que me gustaría resaltar de esta figura que además de cumplir con la anterior, también era utilizada para proteger a comerciantes, es decir a quienes se encontraban a bordo de la embarcación en este caso podríamos estar hablando de los tripulantes, sin embargo, de esta figura sigue sin desprenderse la protección a los pasajeros en caso de que se verifique algún siniestro.

Por último he de hacer notar que la actividad de los mercaderes pertenecientes a esta Universidad no solo se limitaba al Reino de Castilla, sus atribuciones llegaban a aquellas ciudades donde se practicaba el comercio especialmente en Brujas.

## **7.2. Casa de contratación de las Indias.**

Para el año 1503 logramos ubicar el surgimiento de la Casa de Contratación de Indias o también conocida como Casa y Audiencia de Indias, misma que se encontraba ubicada en Sevilla. Esta casa fue expedida por un decreto real,

teniendo como principal objetivo regular el comercio y la navegación, establecía de forma obligatoria que toda mercancía traída desde las Indias debía pasar por el control de esta casa, es a través de las Ordenanzas de Alcalá de Henares, que se establece de forma total su funcionamiento.

Aunado a lo anterior esta era controladora del intercambio marítimo, pues estaba a su cargo la inspección de los barcos que realizarían expediciones a las Indias, estaba facultada para dar instrucciones a los navíos, compra de mercancías, registro de las embarcaciones. Con esta casa todas las importaciones y exportaciones que se hacían quedaron concentradas en Sevilla.

No es óbice hacer notar que, paralelamente a la Casa de Contratación de las Indias se creó en el año 1543 el Consulado de Mercaderes, mismo que se encargaba de representar a la Universidad de los Mercaderes de las Indias. Este consulado funcionaba como una institución jurídica ante la cual los comerciantes podían instar a efecto de dirimir sus controversias, pues se manejaba como un tribunal con competencia en la materia mercantil fungió como una institución de gran importancia en el comercio con las Indias.

Del consulado podemos destacar varios aspectos, uno muy importante es que se dedicó a regular la figura jurídica de la Avería Gruesa y seguro marítimo debido a que la mayoría de sus ingresos provenían de ellos, estableciéndolos con obligatoriedad a aquellos mercaderes que ya llevaran más de un año negociando.

Y por otro lado, impulsó el llamado sistema de flotas, esto a consecuencia de la piratería, pues era muy constante en el comercio con América. A raíz de esto el consulado, por medio de una ordenanza real, obligó a todo aquel mercader que venía de las Indias a unirse a la flota, siendo estos los aspectos más rescatables para el estudio de esta tesis.

### **7.3. Universidad de mercaderes de la Nueva España.**

En otro orden de ideas en 1581 algunas instituciones jurídicas de España fueron replicadas en la *Nueva España*, es por ello que en esa fecha se crea la Universidad de Mercaderes de la Ciudad de México (Nueva España), misma que tuvo su autorización por medio de la cedula real de Felipe II en el año de 1592.

Algunas de las atribuciones de este consulado son que se regía conforme a las ordenanzas de burgos y de Sevilla además de que, se le atribuyeron funciones legislativas para también dirimir controversias relacionadas con el comercio.

Dentro de esta figura algo que resulta de gran importancia es que dicho consulado contó con atribuciones, pues estaba a su cargo la aplicación del impuesto de mar o avería que era aplicable para los mercaderes, lo anterior siendo proporcionales a las mercancías que llevaban en sus embarcaciones equivalía al 0.2% sobre la mercancía que entraba y salían de la Nueva España. Tal impuesto tenía como objetivo cubrir los conceptos de gastos de defensa de las flotas, como en los galones de guerra que los protegían.

La jurisdicción que tenía el consulado no era muy limitada, puesto que abarcaba o se encontraban sometida a ellas mercaderes provenientes de otras ciudades, por ejemplo, su jurisdicción llegaba a Nueva Galicia, Guatemala y Yucatán. Fue el único consulado en toda la Nueva España hasta el año de 1795 cuando se crean los de Veracruz y Guadalajara y un cuarto en el año de 1821 en Puebla por orden de Agustín de Iturbide.

### **7.4. Ordenanzas de Bilbao.**

En el año de 1737 surge en España, tuvo sus orígenes gracias a la cedula real otorgada por la Reina Doña Juana, ordenanzas que regularon la materia mercantil y trafico marino a través de los usos y costumbres. Podemos decir que la universalidad con que fueron creadas sus normas dio origen a un derecho comparado, algunas de sus finalidades incluían orientar a aquellos ciudadanos

cuya actividad era el comercio y hacerles saber que su cumplimiento era obligatorio.

La casa de contratación de Bilbao siempre tuvo la facultad de elaborar sus propias ordenanzas referentes a su régimen jurídico, siendo como única condición que estas fueran aprobadas por el Rey de Castilla.

Es preciso hacer notar la importancia de ellas, puesto que de estas ordenanzas parte la doctrina mexicana para desarrollar el seguro marítimo y, en consecuencia un seguro marítimo **de pasajeros**, ya que en su estructura manejaba varias figuras jurídicas que en la actualidad son de utilidad en materia mercantil. Una de ellas es que ya se establecía la institución del contrato de seguro, el cual se ubicó dentro del capítulo primero denominado “De la jurisdicción del consulado” punto 22 de los seguros y sus pólizas, así como lo referente a la “Gruesa Ventura” o bien préstamo a la gruesa en el punto 23.

Dentro de estas ordenanzas la figura de la avería tenía dos funciones: la primera como ingreso económico para el consulado, consistente el pago de un impuesto, lo que hacía que el intercambio de mercancías en esta época fuera flexible y la segunda función de las averías que resulta ser de gran importancia, porque eran tratadas como los daños no mayores que sufrían las mercancías por caso fortuito o fuerza mayor durante el transporte vía marítima.

En estas ordenanzas podemos observar una clasificación de las averías tratándose de la segunda función expuesta, se clasificaban en Avería Ordinaria, Avería Gruesa y Avería Simple. En lo que atañe a la primera se refiere a los gastos menores que realizaba el capitán de la embarcación durante el trayecto marítimo, ya sea en los puertos o bien en el punto de descarga de mercancía.

Por lo que hace a la segunda clasificación, tiene que ver con todos aquellos actos que ejecute el capitán de la embarcación para salvar el navío y mercancías de un naufragio, es aquí donde podemos encuadrar a la echazón, misma que hemos tratado en apartados anteriores.

La tercera clasificación es referente a los daños que sufran las mercancías transportadas por vicios que contengan las mismas, aquí la consecuencia repercutía en aquella persona que las recibía.

Derivado del estudio de estas figuras, podemos observar la regulación de la institución aseguradora, quizá aún no con el nombre formal de seguro marítimo, sin embargo dan pie para que en los años subsecuentes México la tome como referencia y comience a regular y a reglamentarlo, razón por la cual considero son antecedentes de gran importancia en el ramo asegurador marítimo.

## **MÉXICO INDEPENDIENTE.**

A sabiendas de que la consumación de la independenciam no pudo obtener o lograr que las figuras jurídicas españolas siguieran surtiendo efectos en nuestra región, por un periodo corto siguieron aplicando las Ordenanzas de Bilbao de 1737.

Esto trajo como consecuencia que mediante un decreto (fechado el 16 de octubre de 1824) el cual ordenaba la terminación de los consulados, los juicios mercantiles ahora se encontraban a cargo de un juez, quien para resolver seria ayudado por comerciantes.

Avanzando así en esta época de la historia para el año de 1841, el General Antonio López de Santa-Anna, a través de las facultades que tenía derivadas de las Bases Orgánicas, instauró de nueva cuenta en la región los tribunales mercantiles. Es necesario hacer notar que estos tribunales no tenían nada que ver con las ordenanzas (cuyo estudio se hizo en párrafos anteriores), solo tenían facultad jurisdiccional, es decir la de dirimir conflictos, mientras quien se encargaba del desarrollo del comercio serían las juntas de fomento cuyo origen se dio gracias al propio decreto.

## **8.1 Código Lares.**

Con fecha 16 de mayo de 1854, tiene lugar un acontecimiento de gran importancia para México, y es que se crea el primer Código de Comercio Mexicano, el denominado **Código Lares** (nombre que adquiere por el personaje Teodosio Lares quien fuera Ministro de Justicia de Santa-Anna). Por lo que sabemos su creación está influenciado por el Código Español de 1829.

No podemos destacar mucho de este Código pues estaba conformado por 1091 artículos divididos en cinco libros, basado en modelos de Europa, sin embargo la vigencia de este Código no fue muy amplia pues para esa misma fecha los liberales proclamaron con éxito el Plan Ayutla desconociendo a Antonio López de Santa-Anna como presidente, por lo que este Código fue abrogado, en consecuencia se volvieron a aplicar las Ordenanzas de Bilbao.

Aunque otros tratadistas del tema consideran que la abrogación de este primer gran Código que se tuvo en México, fue causa de una ley fechada el 22 de noviembre del 1855, la cual tenía como objetivo principal eliminar los tribunales de carácter especial.

## **8.2 Constitución de 1857.**

La expedición de la Constitución de 1857 estableció la facultad para que los Estados pudieran legislar en materia de comercio, a raíz de esto la legislatura de Puebla retomó nuevamente la aplicación de Código Lares, con la excepción de que la legislatura de este Estado comenzó la elaboración de un proyecto de reforma de aquellos preceptos que fueran contrarios a la Constitución, un ejemplo fue el tema de las quiebras, esto por lo que hace al ámbito local.

## **8.3 Código de Comercio de 1884.**

En cuanto al ámbito Federal para legislar en la materia de comercio, al Congreso se le atribuye esa facultad debido a la reforma que se hizo a la Constitución en

fecha 14 de diciembre de 1883, estableciéndola en el artículo 72 fracción X. Es a partir de esta reforma que se crea nuevamente en México un **Segundo Código de Comercio** en 1884, sin embargo, al igual que el Código Lares, corrió con la misma suerte, pues su existencia en el mundo jurídico no fue por mucho tiempo.

De este segundo Código, podemos destacar que dentro de su articulado establecía como actos de comercio tanto a las agencias de transporte marítimo como a los seguro de todo tipo, así mismo consideraba como actos de comercio las obligaciones derivadas de las averías, arribadas o naufragios.

Resulta ser de gran importancia hacer hincapié que dentro de este Código ya se manejaban las figuras de empresas de seguros o agentes de seguros, pues en su capítulo quinto de los “*Comisionistas especiales*”, se tratan a los comisionistas de seguros. Así mismo encontramos aquí ya la figura de siniestro y la póliza de seguros. De igual forma dicho Código contenía un capítulo especial denominado de los “*Seguros Mercantiles*”. En mi opinión este nuevo código seguía estando influenciado por la corriente de las Ordenanzas de Bilbao, pues es notorio que la estructura que se comenzaba a manejar en el ámbito del seguro, (en específico en el marítimo) era similar a la que ofrecían aquellas ordenanzas.

Se consideró que la corta vida en el ámbito jurídico que tuvo este Código se debió a que sus disposiciones sobre los bancos eran anticonstitucionales, tratadistas del tema consideraron que lo más coherente era reformar las disposiciones que estaban contrarias a la Constitución a efecto de que este siguiera rigiendo.

#### **8.4 Código de Comercio 1889.**

Para el año de 1889 se promulgó un **Tercer Código de Comercio** en la República Mexicana mismo que entró en vigor el 1 de enero de 1890, y que hasta la actualidad sigue vigente.

De este Código podemos decir que se encontraba influenciado en su mayoría por el Código Español de 1885, la relevancia del anterior radica en dar importancia

al carácter objetivo del Derecho Mercantil. De igual manera, dentro de su estructura nos proporciona un catálogo sobre actos de comercio, encontramos aquí la regulación sobre el comercio marítimo y de los contratos de seguros, los cuales posteriormente englobaron la regulación del seguro en el transporte marítimo de pasajeros aunque estos dos últimos se encuentran derogados de este Código en la actualidad formándose una ley reglamentaria.

Es obligación del suscrito hacer notar que ha existido la intención de modificar este Código, pues se han puesto sobre la mesa diversos proyectos de Reforma hechos por especialistas y tratadistas en la materia mercantil. Al respecto comenta Zamora-Pierce que *“la intención de actualizar nuestra legislación mercantil no ha permitido la creación de un nuevo código sin embargo con dicha intención podemos observar que se ha modernizado la materia mercantil con la creación de leyes especiales que se van separando de nuestro código de comercio.”*<sup>28</sup>

## **9. Principio de la Descodificación.**

Las grandes modificaciones que ha sufrido nuestro Código de Comercio de 1889 se deben a que muchas disposiciones que contenía fueron derogadas para pasar a ser leyes reglamentarias de algún tema en específico, este fenómeno que se presenta es lo que el tratadista en la materia Barrera Graf denomina como **Principio de la Descodificación.**

*29“A su vez, la corriente de la descodificación mercantil, que se caracteriza por la formación y promulgación de leyes nuevas y modernas al margen de los C. Co.”*

De este principio se pueden apreciar dos corrientes, la primera va encaminada a la derogación de disposiciones que contenga el Código de Comercio, para que estas formen su propia ley en específico, a esta acción se le conoce como **descodificación por vía derogatoria.**

---

<sup>28</sup> Zamora-Pierce. Jesús, *Derecho Procesal Mercantil*, Editorial Cárdenas, Editor y Distribuidor, Segunda edición, Ciudad de México, 1978, pág. 20 y 21.

<sup>29</sup> Barrera Graf. Jorge, *Derecho Mercantil*, Universidad Nacional Autónoma de México, Primera edición, Ciudad de México, 1991, pág. 9.

En cuanto a la segunda, hace referencia a la vigencia de leyes que regulan materias no comprendidas en dicho Código de Comercio, toda vez que fueron creadas después de la promulgación del mismo, a esta acción se le conoce como ***descodificación por vía complementaria o adicional***.

Este fenómeno de la descodificación se agradece, pues es a partir de él que podemos ver surgimiento de leyes de gran importancia para el Derecho Mercantil actual. Así también podemos afirmar que este movimiento fue un parte aguas en México, pues debido a él es que podemos observar por primera vez, la regulación formal en materia de contrato de seguros. Con la elaboración de la ley de Navegación y Comercios Marítimos se contempla la regulación del seguro aplicable en el contrato de transporte marítimo de pasajeros, no hay que perder de vista que este es el tema central a tratar en esta tesis.

Por último, gracias a este movimiento es que tenemos las leyes siguientes:

- La Ley de Títulos y Operaciones de Crédito misma que entro en el día 15 de septiembre de 1932.
- La Ley del Mercado de Valores.
- Ley General de Sociedades Mercantiles.
- Ley de Sociedades de Responsabilidad Limitada De Interés Público S. de R.L. de I.P.
- **Ley de Instituciones de Seguros, de fecha 31 de agosto de 1935 (LIS), y sus reformas para dar origen a la Ley de Contrato de Seguros (LCS).**
- Ley del Seguro Agropecuario y de Vida Campesina, del 29 de diciembre de 1980.
- Ley de Instituciones de Fianza (LIF).
- Ley de Sociedades de Inversión.
- **Ley de navegación y Comercio Marítimo** (Es en ella donde podremos encontrar la regulación del seguro marítimo, así como la

regulación del seguro que opera en los contratos de transporte marítimo de pasajeros).

- **Ley de puertos.**
- Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.
- Ley de Invenciones y Marcas.
- Ley de Transferencia de Tecnología y uso y Explotación de Marcas.

## **CAPÍTULO II: PANORAMA GENERAL DEL SEGURO NÁUTICO O MARÍTIMO.**

### **10.1 Marco legislativo y regulatorio del seguro náutico.**

Una vez analizados los antecedentes del seguro marítimo desde la época antigua hasta el México Independiente y actual, es necesario comenzar a desarrollar de forma general y también específica la doctrina respecto del seguro marítimo en México, lo anterior con la finalidad de poder llegar al tema central del seguro aplicable a los pasajeros del transporte marítimo denominado Yate. Por lo anterior me parece necesario comenzar a explicar y analizar cuál es la regulación del seguro náutico en México, es decir cuál es su marco legal, para ello tomaremos como punto de partida nuestra Carta Magna.

La Constitución Política de 1917, dentro de su estructura contiene dos grandes artículos los cuales se centran en la regulación del Derecho del Mar uno de ellos es el **artículo 27** cuya primera parte se enfoca al tema de las aguas tanto continentales y marinas, siendo estas en donde se ejercen derechos de soberanía jurisdicción y otros. El segundo artículo de relevancia es el **73 fracción XIII**, es a partir de este artículo y de esta fracción, que se faculta al Congreso de la Unión para el dictado de la normativa marítima, en consecuencia de ella obtendremos un extenso catálogo de leyes reglamentarias de las cuales se desprende las relativas al Seguro Marítimo.

Una vez analizado el marco constitucional, procederemos al ámbito legislativo en nuestro código de comercio vigente (1889), de una forma muy escueta y dentro de su **artículo 75**, el cual enlista lo que se considera actos de comercio, en sus **fracciones XV y XVI** es que encontramos la regulación de la materia marítima pues considera como actos de comercio a los contratos que deriven del comercio marítimo y de la navegación. También encontramos la regulación en la rama de seguros, ya que se considera como actos de comercio a los seguros de toda especie en donde podemos ver incluido al de carácter marítimo.

Posteriormente de las leyes reglamentarias que emanan de la fracción XIII del artículo 73 de nuestra Constitución Política, encontramos aquellas que regulan en lo especial al contrato de seguro marítimo, comenzando con La Ley sobre el contrato de seguro misma que dentro de su **artículo 3** establece que el mencionado se registrará por las disposiciones del Código de Comercio, siendo la ley reglamentaria supletoria a este tipo de seguro. Aunado a lo anterior encontramos de gran importancia y en relación a su regulación la Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas que en su **artículo 25** considera como una rama del seguro a la materia marítima.

Ahora bien, aquella ley reglamentaria que se enfoca propiamente en la regulación de toda la materia marítima será la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. **Esta ley tendrá relación con el presente trabajo de investigación y será de suma importancia para el mismo**, puesto que dentro de su estructura contiene todo un apartado destinado a esta figura que se encuentra ubicada en el **TITULO SEPTIMO DEL SEGURO MARITIMO**, tema distribuido en seis capítulos, de este título podemos destacar lo relativo al seguro de responsabilidad civil que se estudiará más adelante

Derivado de su estructura encontramos un sección destinada a los riesgos y siniestros que pueden ocurrir en el ámbito marítimo, mismos que serán objeto del contrato de seguro marítimo, aunado a que la importancia de su contenido trascenderá en los capítulos subsecuentes de esta tesis, en la ley se encontrará ubicado en el **TITULO SEXTO DE LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION**, con un total de seis capítulos.

Podremos encontrar también el tema referente a los contratos, que son utilizados por las embarcaciones, contenido de relevancia para este trabajo toda vez que del mismo se desprende la regulación del contrato de transporte marítimo de pasajeros, tema al cual se le dedicara un capítulo entero para su análisis y estudio, ubicado en el **TITULO QUINTO DE LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE EMBARCACIONES**, con un total de seis capítulos.

Por último, no es óbice mencionar que esta ley reglamentaria cuenta con su propio reglamento, denominado Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, sentando las bases para proceder al estudio del contrato marítimo de pasajeros y embarcaciones con carácter de turísticas en donde se encuadra a los Yates, ubicado dentro del **TITULO TERCERO DE LA NAVEGACION, CAPITULO IX TURISMO NAUTICO**, con un total de siete secciones.

Aunado a las anteriores reglamentaciones, en México encontramos instituciones públicas y gubernamentales que también se encuentran involucradas con la regulación de los seguros marítimos, las cuales son:

#### **10.1.1. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF).**

Esta institución gubernamental, es un órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público (SHCP). La finalidad de dicho órgano radica en la supervisión de la operación y funcionamiento del sector asegurador, es decir verificar que se encuentre apegado a la normativa, siempre velando por la estabilidad financiera de las instituciones de seguros, con ello garantizar los intereses públicos de los usuarios, así como brindar de forma más amplia sus servicios a toda la población.

#### **10.1.2. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS).**

Por otro lado encontramos esta institución. Tendrá por objetivo uno similar a la comisión, enfocándose en promover el desarrollo de la industria aseguradora, sus intereses tanto en el sector público, privado y social, así finalmente brindar un soporte a las aseguradoras asociadas.

Estos objetivos serán cumplidos por la asociación, mediante la implementación de su programa de Educación Financiera en Seguros, en el que se promueve la cultura de la prevención de riesgos y como un mecanismo o medio de protección al seguro.

## 10.2. Concepto de Seguro Náutico o Marítimo.

Para poder desentrañar o definir al seguro marítimo y obtener un estudio más profundo del mismo, es necesario que el suscrito haga unas consideraciones conceptuales previas a efecto de comprender que se entiende por seguro y por contrato de seguro, para entrar posteriormente al estudio del seguro marítimo y junto con ello estar en aptitud de ofrecer una definición propia.

Bajo esa tesitura, en su obra “Manual Teórico y Práctico de Seguros” el tratadista Martínez Gil citando a J.J. Garrido y Comas nos proporcionan, desde mi punto de vista un panorama general de lo que debemos entender por la palabra seguro al decir que *“Es el sistema que permite prever las consecuencias económicas de los hechos futuros e inciertos cuya realización preocupa al asegurado, anulando totalmente sus efectos o remediándolos en gran medida.”*<sup>30</sup>

Así, en lo referente a la figura del contrato de seguro encontramos una gran variedad de definiciones, sin embargo, para efectos de esta tesis, quien nos proporciona una definición muy clara es el jurista Carlos Sepúlveda, ya que deja entre ver y entender de manera sencilla el funcionamiento de la misma al exponer que:

*“La integración del contrato de seguro tiene lugar a partir de la conformación de su elemento esencial consentimiento, al surgir la aceptación hecha por el asegurado o tomador del seguro, a la póliza u oferta a la aseguradora; cuyo objeto consiste en que ésta asuma las consecuencias de un riesgo, resarciendo sus posibles daños en caso de verificarse, a cambio del pago de una prima, que resulta a cargo del primero, con el debido cumplimiento en esa concertación de las exigencias relativas a las necesarias condiciones de su validez legal”*<sup>31</sup>

---

<sup>30</sup> Martínez Gil. José de Jesús, *Manual Teórico y Práctico de Seguros*, Editorial Porrúa, Primera Edición, Ciudad de México, 1984, pág. 259.

<sup>31</sup> Sepúlveda Sandoval. Carlos, *El contrato de Seguro*, Editorial Porrúa, Primera Edición, Ciudad de México, 2006, pág. 13.

Explicados estos conceptos, me gustaría aportar y evidenciar que la función de todo seguro en cualquiera de sus modalidades, es la de brindar una protección total por la realización de sucesos de carácter futuros e imprevisibles, dicha protección podrá consistir en la restitución de la cosa sobre la cual recae la protección o en una restitución de carácter económico, la cual dependerá de la elección del contratante.

Una vez que han quedado precisados estos conceptos, se puede plantear uno propio que defina al seguro marítimo, sin embargo, para llegar a tal objetivo me parece pertinente apoyarme en doctrina, así como indagar en lo que dice la legislación al respecto.

Así pues, el jurista más reconocido dentro del ámbito marítimo Don Raúl Cervantes Ahumada refiere que dentro del seguro marítimo *“El asegurador conviene con el asegurante en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete en cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada y el asegurante se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima.”*<sup>32</sup>

Por su parte el tratadista y también profesor Gabaldón García, define a esta figura jurídica como aquel *“por el cual el asegurador se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado los perjuicios patrimoniales que este sufra en sus intereses como consecuencia de la realización de un riesgo asegurado y con ocasión de la navegación marítima.”*<sup>33</sup>

Otro concepto relevante es el que nos proporciona el Doctor Ignacio Arroyo al decir *“El seguro marítimo es el contrato por el que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado, a cambio de una prima y dentro de los límites*

---

<sup>32</sup>Cervantes Ahumada. Raúl, *Derecho Marítimo*, Editorial Herrero S.A., Primera Edición México, 1970, pág. 898.

<sup>33</sup> Gabaldón García. José Luis, *Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012 pág. 808.

*convenidos, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados con ocasión de la navegación marítima.”*<sup>34</sup>

Gracia Baquero asienta que el contrato de seguro marítimo “ *Se reduce a que una persona o entidad jurídica, llamada asegurador, se obliga a compensar a otra, denominado asegurado, de los daños o pérdidas que pudiese sufrir su navío o sus mercancías por causa del siniestro.*”<sup>35</sup>

Así bien, en lo referente a la legislación me permitiré utilizar la Ley de Seguros Marítimos (Marine Insurance Act) de 1996 en su artículo 1º, no sin antes destacar que dentro de nuestra legislación no se establece o desarrolla algún concepto para este tipo de seguros.

*“Es un contrato mediante el cual el asegurador se compromete a indemnizar a los asegurados, de la manera y en la medida acordada, contra pérdidas marítimas, es decir, las pérdidas incidentes a la aventura marítima.”*<sup>36</sup>

Una vez que se han observado y estudiado diferentes criterios, queda claro que con palabras más o palabras menos todos quieren decir lo mismo, es por ello que para cerrar este apartado me permitiré emitir una definición propia de lo que considero es el contrato de seguro marítimo.

*“ Acuerdo de voluntades por virtud del cual la institución aseguradora adquiere la obligación de indemnizar al tomador del seguro (asegurado) en lo referente a los daños o pérdidas sufridos en su interés asegurable (ya sea la embarcación, mercancía o pasajeros) mismos que derivan de la producción de un riesgo y/o siniestro que entraña el trayecto marítimo, lo anterior una vez que el asegurado pague a la aseguradora por el riesgo asumido una compensación económica denominada prima, cuya cuantía corresponderá determinar a la propia institución*

---

<sup>34</sup> Arroyo Martínez. I, *Curso de Derecho Marítimo (ley 14/2014, de Navegación Marítima*, Civitas, Tercera Edición, España, 2015, pág. 800.

<sup>35</sup> García- Baquero González. Antonio, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida Editores, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, Sevilla, 1992, pág. 262.

<sup>36</sup> Marine Insurance Act 1906. 21st December 1906, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf> (Consultada el día 1 de septiembre de 2021).

*con base en el estudio que haga respecto al riesgo asegurado, monto de la indemnización, así como en que situaciones tendría que pagar.”*

### **10.3 Naturaleza Jurídica del Seguro Náutico o Marítimo.**

Dentro del ejercicio realizado para ofrecer una definición del seguro náutico, podemos observar que dicha figura cuenta con una variedad de elementos característicos y fundamentales merecedores de una necesaria reflexión, mismos que serán nuestra guía para poder desentrañara y explicar su esencia o naturaleza jurídica.

Por lo anterior, sabemos que el seguro marítimo será consensual, pues se perfeccionará con la aceptación que realice el asegurado en la solicitud hecha por el contratante; así mismo, sus adiciones o reformas siempre deben constar en un instrumento llamado póliza o certificado de seguro, y si es el caso que alguno de las dos antes mencionadas faltare, el seguro marítimo podrá probarse por cualquier otro medio de prueba legal.

Así pues, del estudio correspondiente considero que el contrato de seguro marítimo tendrá las siguientes características que conforman su naturaleza jurídica:

***Mercantil:*** Esto en virtud de que dicha figura se encuentra catalogada como una actividad de carácter comercial, estipulado por el artículo 75 del Código de Comercio, por lo tanto su regulación la encontraremos en disposiciones con este carácter, como lo es la Ley Sobre el Contrato de Seguro, la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas y, en el caso concreto en la Ley de Navegación y Comercios Marítimos.

Derivado de lo anterior, si llegaren a suscitarse cuestiones o controversias referentes a la interpretación o cumplimiento de esta clase de contratos, la autoridad competente para conocer de ellas será única y exclusivamente de carácter mercantil.

**Consensual:** En el sentido de que se perfeccionará con el simple consentimiento verbal de las partes, sin que se encuentre revestido o sujeto de alguna otra formalidad como podría ser la entrega de la póliza por parte de la aseguradora, o bien el pago de la prima, obligación a cargo del asegurado. El perfeccionamiento de este contrato se dará cuando el asegurado tenga conocimiento de la aceptación del riesgo asumido por parte de la aseguradora (sistema de la información).

Todo contrato de seguro marítimo se perfecciona con el consentimiento, siguiendo esa premisa podemos afirmar que será un acuerdo o bien concurso de voluntades entre el asegurado y la aseguradora, este acuerdo de voluntades suele extenderse en ciertos casos a otros sujetos como agentes aseguradores, un tercero sobre el cual se celebró esta clase de contratos, o bien el beneficiario. En el momento que se ha dado la concurrencia de las voluntades, es cuando surge la consecuencia jurídica por parte de la aseguradora de indemnizar al asegurado por la realización del riesgo previsto.

**Compensatorio o de garantía:** Este es un elemento que el Dr. Cervantes Ahumada considera como esencial dentro de la naturaleza jurídica del seguro marítimo pues nos establece que *“es uno de los elementos que distingue al seguro de la apuesta. Nadie debe enriquecerse con el importe de un seguro. Solo engendra, el seguro, el derecho a la reparación del daño.”*<sup>37</sup>

Esta es una característica con la que el suscrito difiere con el autor, por ser evidentemente contradictoria, pues la misma engloba que nadie deberá enriquecerse con el importe de un seguro, sin embargo, al estar el seguro marítimo regulado por leyes de carácter comercial, resulta claro que adquirirá el carácter mercantil. Lo anterior implica que forzosamente con su aplicación se obtendrá un lucro que será gozado por el asegurado una vez que se restituya económicamente el daño causado por un siniestro en el mar, motivo por el cual no puede aplicar aspecto compensatorio en el seguro marítimo.

---

<sup>37</sup>Cervantes Ahumada, Raúl. *Ob. cit.* , pág. 899.

**Nominado:** Esta característica resulta fácil de explicar, pues es de explorado derecho la existencia de la clasificación de los contratos nominados e innominados, siendo los primeros aquéllos contratos que tienen su regulación expresa en una ley, por ello y con justificada razón, decimos que el contrato de seguro marítimo es nominado, toda vez que encontramos su regulación dentro de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Aunado a lo anterior, cabe resaltar que será también nominado en el sentido que el funcionamiento y organización de las instituciones cuyo objeto social es el aseguramiento se encuentra regulado por la Ley de General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

**De empresa:** Lo anterior se encuentra relacionado con la institución aseguradora, es decir para que pueda asumir el riesgo derivado de la producción de un siniestro una vez que se le ha hecho el pago de la prima correspondiente, es necesario exigir que se encuentre conformada como una sociedad mercantil anónima y que tenga la autorización de la autoridad federal.

Al respecto del tema concluye el autor Díaz Bravo que solo una empresa aseguradora nos puede garantizar la formación de un grupo de asegurados requisito que es indispensable para la buena operación del seguro.

**Bilateral:** Debo indicar que la bilateralidad se entiende como las obligaciones y derechos recíprocos que adquieren las partes derivado de la celebración de un contrato, en el seguro marítimo en específico esta característica la podemos observar primero en la obligación que adquiere la aseguradora de asumir todas las consecuencias inherentes a un siniestro resarcando el daño ocasionado por él o bien, pagando una suma de dinero; y segundo la observamos en la obligación que recae al asegurado de pagar la prima estipulada en el contrato.

**Oneroso:** Esto en virtud de que el contrato de seguro marítimo al celebrarse establece cuáles serán los provechos y gravámenes recíprocos que adquieren cada una de las partes.

**Tracto Sucesivo:** Atendiendo a la clasificación que siguen los contratos, he de hacer notar que el cumplimiento de sus obligaciones puede darse en dos formas; instantánea, esto quiere decir que las prestaciones se realizan en un solo acto, y de ejemplo puedo citar a la compraventa de contado, y de tracto sucesivo, entendiéndolo que las prestaciones se cumplirán y prolongarán durante un periodo de tiempo.

Una vez clarificado lo anterior, podemos afirmar que el seguro marítimo será de tracto sucesivo toda vez que el cumplimiento de sus prestaciones se prolongará hasta el momento en el que se configure el siniestro y el pago de la prima será de forma periódica.

**Principal:** Tiene esta característica, en tanto que sus efectos surtan en el ámbito jurídico no es necesaria la existencia de otro u otros contratos, es decir, el contrato de seguro marítimo tiene una existencia propia e independiente en relación con otros.

Tendrá esta característica, porque cuenta con la función garantora de la aseguradora que no depende de una obligación principal, sino que está sujeta a la realización de la eventualidad prevista en contrato, así mismo la obligación del pago de la prima no depende de cumplir alguna otra obligación antes de realizarla.

**De adhesión:** Este criterio deriva de que, en todo contrato de seguro, sus términos deben de estar plasmados en una póliza, cuya elaboración siempre deberá estar apegada a los lineamientos que fije exclusivamente el órgano encargado del control y vigilancia de las instituciones aseguradoras siendo en concreto la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas (CNSF).

Debe quedar claro que las aseguradoras debido a la actividad que desarrollan se ven en la forzosa necesidad de tener contratos uniformes para cada tipo de seguro, es por ello que para lograr tal uniformidad las instituciones se apegan a un clausulado preestablecido y que se conoce en el ámbito asegurador como condiciones generales de la póliza, es decir, que se adhieren a tales cláusulas propuestas por la CNSF.

**Conmutativo:** Esto porque en el contrato se debe determinar con seguridad y certeza el precio de la prima a pagar por parte del asegurado, así como se encuentra fijado el límite de responsabilidad por el que responde la aseguradora, incluyendo la forma de indemnización por las eventualidades previstas.

**Aleatorio:** En contraposición a lo conmutativo observamos esta característica, se dice que es aleatorio porque, la prestación debida por la aseguradora depende de un acontecimiento incierto que genera un obstáculo para la evaluación de la ganancia o pérdida, hasta que el acontecimiento incierto suceda.

Expuesto lo anterior, me gustaría hacer una nota distintiva al citar el punto de vista que nos ofrece al respecto Don Raúl Cervantes Ahumada *“Negamos que el contrato de seguro tenga carácter aleatorio, por las siguientes razones, I. Para el asegurante es un contrato de previsión, según hemos dicho, y por medio del seguro se prevén o cubren las consecuencias económicas de un riesgo marítimo. II. Para el asegurador no es aleatorio porque su prestación no es indeterminada: ella consiste en la asunción de un riesgo que correspondía al asegurante... El asegurador ya sabe que pagará y cuanto pagará; lo que no sabe es en relación con cuales contratos pagará.”*<sup>38</sup>

**De Buena Fe (uberrimae bona fidei):** Es una de las características más importantes dentro de los contratos de seguro, establece que durante todo el tiempo que dure la vigencia de este, debe existir confianza y certeza de las declaraciones que hace cada una de las partes, en este supuesto al existir esa certeza el asegurador puede conocer todas las circunstancias que pueden influir durante la apreciación del riesgo.

A estas declaraciones dentro del ámbito asegurador se les llamarán *declaraciones de conocimiento*, es por ello que surge la importancia de la buena fe con la que deben conducirse los contratantes, pues solo adquirirá validez la verdad o falsedad de la información declarada por el proponente, que no podrá ser impugnada alegando la existencia de vicios en la voluntad, así mismo la

---

<sup>38</sup> Cervantes Ahumada. Raúl, *Ob. Cit.*, pag.900.

aseguradora cuenta con una carga obligacional para facilitar al proponente la declaración, suministrándole formularios y demás elementos .

A efecto de robustecer lo anterior expuesto, el artículo 8 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro nos esclarece que:

*Artículo 8°.- 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.*

#### **10.4 Objeto y finalidad del seguro náutico.**

Para poder llegar a conocer cuál es el objeto o finalidad que tiene el seguro marítimo, es necesario referirnos a un término en específico denominado “**interés asegurable**”, en estricto derecho, con palabras más palabras menos, la LNCM establece que el objeto del contrato de seguro de esta clase comprende todo interés asegurable legítimo.

Al respecto encontramos diversos puntos de vista, por un lado aquel criterio que establece que el interés asegurable estará constituido por las propias cosas (objetos) sobre las que recae el contrato de seguro, lo anterior por ser estas las que se encuentran expuestas a la realización del riesgo asumido por la aseguradora.

El segundo criterio y con el cual el suscrito me encuentro de acuerdo, adoptándolo para desarrollar el interés asegurable del seguro marítimo para efectos de esta tesis, es aquel que niega que el interés recaiga sobre las cosas aseguradas por dicho contrato, puesto que es necesario que la persona, tomador del seguro (asegurado) tenga un **interés, pero que este sea de carácter económico o jurídico**, es decir que, la persona interesada al contratar el seguro no estaría asegurando los objetos en sí, al contrario, está asegurando el interés

que tiene de que esos objetos no sufran algún detrimento por la realización de un siniestro derivado de la aventura marítima.

Dentro del ámbito asegurador, es bien sabido que no pueden asegurarse intereses que sean meramente económicos sin algún contenido jurídico o intereses que sean meramente sentimentales, por ello me gustaría ejemplificar una situación de la vida cotidiana, una reliquia familiar únicamente podrá ser asegurada en su valor comercial, jamás por el valor sentimental, pues si se asegura dentro de la segunda situación, el interés de la persona carece tanto del elemento económico y del jurídico. Otra forma más sencilla de definirlo, es cuando las aseguradoras garantizan el interés que tiene el asegurado en que se conserven las cosas.

Referente a esto, nuestra Ley sobre el contrato de seguro dispone en su artículo 85 lo siguiente:

*Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños*

Adaptando lo anterior transcrito a la figura del seguro marítimo podremos decir que, toda persona con interés en realizar algún trayecto marítimo y que pueda sufrir un detrimento en su patrimonio por la realización del siniestro asegurado, tiene en toda la extensión de la palabra un interés asegurable.

Por ello, me gustaría dar un listado de las personas que dentro del seguro marítimo pueden tener el ya explicado interés asegurable (mismo que constituye el objeto de este).

- Propietarios, remitentes y consignatarios.
- Acreedores hipotecarios.
- Deudores hipotecarios.
- Patrón y tripulación del buque.
- Agente aduanal.
- Navieros.

- Depositarios.
- Personas que ejercen derechos de retención (pueden ser acreedores en general del asegurado o del beneficiario).
- Personas que ejecutaron maniobras de salvamento.
- Liquidadores de averías.
- Aseguradores marítimos.
- Personas que esperan obtener utilidades de alguna aventura marítima (como lo son fletantes o fletadores).
- Estibadores y alijadores.
- Autoridades aduanales marítimas.
- Apresadores.

Una vez expuesto todo lo anterior, es fácil deducir o intuir que el objeto del contrato de seguro marítimo consiste en un interés asegurable de carácter jurídico-económico de que los objetos propiamente asegurados no sufran algún daño una vez que se ha verificado el siniestro, por tanto, el interés moral, religioso e incluso afectivo que se tenga respecto del patrimonio o bienes, no será susceptible de aseguramiento.

### **10.5 Elementos esenciales del seguro marítimo.**

En todo contrato de seguro, en especial el marítimo, encontraremos que se integra por ciertos elementos o características que lo hacen único, estos elementos podemos agruparlos en dos grupos; los *personales y materiales o formales* del contrato, mismos que confluyen en la integración del consentimiento y objeto perseguido en el seguro marítimo.

#### **Personales.**

Como ya es de explorado derecho de toda relación jurídica tenemos elementos subjetivos conformados por las partes intervinientes y el contrato de seguro marítimo no pasa desapercibido, es por ello que encontramos los siguientes:

- Asegurador.

- Agente y Corredor de seguros.
- Asegurado.
- Beneficiario.

### **10.5.1 Asegurador.**

En la actualidad, la actividad aseguradora es llevada en general por los aseguradores, también denominados, compañía de seguros, asegurador directo o empresa aseguradora, quienes serán los encargados de asumir en forma directa el riesgo o riesgos acordados con el asegurado.

Para que la empresa de seguros pueda operar de forma plena y lícita, deberá estar conformada como una sociedad anónima autorizada por el Estado y conforme a lo ordenado en la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, dicha autorización es otorgada por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Una vez que gozan de la referida autorización, estarán facultadas para realizar tres tipos de operaciones de seguros:

- Seguros de Vida;
- Seguros de Accidentes o Enfermedades, y
- Seguros de Daños (aquí encuadra el seguro marítimo).

Ahora bien, es necesario hacer hincapié que las empresas aseguradoras pueden ser de clasificadas en dos grupos, *1) Instituciones de seguros, y 2) Sociedades Mutualistas de Seguros*, brevemente me dedicare a tratarlas.

A la *institución de seguro* debemos comprenderla, como aquella que forzosamente debe estar constituida en sociedad anónima ya sea con capital variable o fijo, todo esto atendiendo a los dispositivos contenidos en el Ley General de Sociedades Mercantiles (LGSM), teniendo por objeto la explotación comercial del seguro reaseguro y re afianzamiento dentro de toda clase de seguros.

En contra posición, existen las *sociedades mutualistas*, conformadas por lo menos de 300 individuos, en cargados de generar o no algún lucro o utilidad en los ramos del seguro, a manera de ejemplo en esta categoría encontramos a asociaciones de personas que no celebran un contrato o bien otorgan alguna póliza, mantienen a sus integrante asegurados contra muerte, enfermedad y los indemnizan por daños sufridos, en el ámbito del seguro marítimo esta clase de sociedades no operan.

### **10.5.2. Agente y corredor de seguros.**

Aclarado lo anterior, en el seguro pueden llegar a intervenir un agente de seguros contratado por la institución aseguradora, cuya tarea será propiciar o influir para que el asegurado realice la oferta, en cuanto al corredor este es independiente, pues no es contratado por la institución, su función radica en auxiliar tanto la aseguradora como al agente de seguros aconsejando al asegurado inclusive aun después de haberse celebrado el contrato.

### **10.5.3. Asegurado.**

También conocido como asegurante, siendo esta la forma correcta, de acuerdo con el criterio del Dr. Cervantes Ahumada al decir que por asegurado nos estaríamos refiriendo al propio objeto sobre el cual recae el seguro, de manera simple y concreta será la persona física o moral que contrata el seguro.

De forma amplia me gustaría decir, que el asegurante es quien suscribirá la póliza que ofrece la institución aseguradora y por la cual se obliga al pago de la prima estipulada, adquiriendo con esto el derecho a ser indemnizado una vez que se hay configurado el riesgo previsto.

Para clarificar este concepto y toda vez que me encuentro a favor de lo expuesto por el jurista Sepúlveda Sandoval pues considero que su criterio engloba todos los aspectos necesarios para entender que *“El tomador del seguro es la persona que contrata con la aseguradora, asumiendo la responsabilidad del*

*cumplimiento de las obligaciones que constituyen los derechos correlativos en favor de la segunda*<sup>39</sup>

#### **10.5.4 Beneficiario.**

Sera la persona física o moral a la que se deba indemnizar de forma económica por la realización del riesgo, de lo anterior podemos deducir claramente que nos estamos refiriendo en toda la extensión de la palabra al asegurante y por una parte estamos en lo correcto.

Sin embargo no debemos perder de vista que dentro de la teoría general del contrato de seguro se permite o bien existe la posibilidad de contratar un seguro por *cuenta de otro, a favor de otro o a nombre de otro*, lo anterior sabiendo que los contratos no deben ni pueden afectar la esfera jurídica de un tercero imponiéndole cargas o gravámenes tal y como lo establece el principio ***“res inter alios acta”*** (las normas contractuales solo tienen lugar entre las partes no puede alcanzar a terceros), pero que el contrato de seguro es una excepción a la regla.

Al respecto el tratadista Vázquez del Mercado nos ilustra con su opinión considerando *“En el contrato de seguro la persona que contrata con el asegurador, que es el tomador del seguro, no necesariamente es el titular de los derechos que dimanar del contrato. El titular puede ser otro sujeto, en cuya esfera patrimonial viene a incidir el riesgo y que por lo tanto tiene necesidad de la cobertura del seguro”*.<sup>40</sup>

Debo mencionar, que celebrado un contrato de seguro por cuenta de otro, el tomador del seguro (quien no es el asegurado) al no ser representante del beneficiario tiene la obligación de, declarar todos los hechos importantes que deba de conocer el tercero, quedando obligado el asegurador cuando el beneficiario acepte una vez que el siniestro se haya realizado.

---

<sup>39</sup>Sepúlveda Sandoval. Carlos, *Ob. Cit.*, Pág. 22.

<sup>40</sup> Vázquez del Mercado. Oscar, *Contratos Mercantiles*, Editorial Porrúa, México, 1989, Pág. 263.

Continuando con este orden de ideas, queda claro el carácter de beneficiario lo tiene el asegurante por ser este quien contrata el seguro, sin embargo también es cierto que puede ser persona física o moral distinta al asegurante, la diferencia radica que estando en el supuesto en el que el tomador del seguro decida celebrarlo a nombre de un tercero se deberán observar la protección del interés como la del beneficiario.

## **Formales o Materiales.**

### **10.5.5 Póliza.**

Me gustaría comenzar primero con el desarrollo de este elemento, debido a que lo considero uno de los más importantes dentro del seguro marítimo, su esencia radica en ser el instrumento fundamental en el que se plasman los derechos y obligaciones que adquieren las partes, para saber los términos y condiciones que tanto el asegurador y asegurado de común acuerdo establecen al celebrar un contrato de seguro marítimo, aunado a lo anterior serán parte integrante de la póliza todos aquellos documentos que sean necesarios para su existencia, así como las cláusulas adicionales que se le hagan a la misma

Derivado de lo anterior me gustaría aportar a esta investigación una definición con la que concuerdo por contener los elementos necesarios para entender lo que es una póliza, se define como *“Un documento principal donde se exterioriza la voluntad de las partes con la finalidad de obtener una cobertura para determinar el riesgo asegurable.”*<sup>41</sup>

Sin embargo, como ya mencione en los apartados anteriores no está por demás aclarar que el cumplimiento de las obligaciones de la aseguradora no está supeditado a la entrega de la póliza al asegurado, sumado a que a falta de esta, el contrato de seguro marítimo podrá ser probado mediante otros medios de prueba.

---

<sup>41</sup> Veiga Copo. Abel B. *Caracteres y Elementos del Contrato de Seguro: póliza y clausulado*. Biblioteca Jurídica Diké, Colombia pág. 273.

Una vez aclarado esto, es necesario hacer notar que la póliza debe de cumplir con ciertos requisitos para su validez, tales requisitos no los contempla nuestra ley de navegación por ello debemos acudir de forma supletoria a la Ley de Contrato Sobre Seguro. Por lo tanto la póliza de forma general deberá contener:

- Nombre y domicilio del que contrata el seguro así como la firma de la aseguradora.
- Tiene que haber designación de la cosa o personas a asegurar.
- Estipularse cuál es la naturaleza de los riesgos garantizados.
- Contendrá el momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de la garantía.
- Monto de la garantía.
- Establecerá la prima que se deberá pagar al contratar el seguro.

#### **10.5.5.1 Clases de pólizas.**

Por tanto de lo anterior expuesto, dentro del seguro marítimo podemos encontrar un amplio catálogo de pólizas existentes algunas de estas se encuentran establecidas en el artículo 187, de la LNCM, como lo es la póliza al portador, la flotante, estimada o bien a la orden.

***Póliza al portador:*** Sigue la misma lógica que los cheques que se expiden al portador, en este caso la póliza amparara a quien legítimamente la posea.

***Póliza estimada:*** Está hace referencia a que el valor fijado en la póliza para un buque que es asegurado en convenio por las partes, mismas que se comprometen a aceptarlo como el valor real para todos los efectos legales.

***Póliza a la orden:*** Beneficiará a la persona a cuyo favor se emite.

***Póliza Flotante:*** Es la que, se otorga al asegurado una vez conocidas ciertas características especiales del riesgo, con algunos límites y una vez que se han reconocido determinadas condiciones, en pocas palabras se puede decir, que se trata de una garantía abierta donde pueden darse aumentos o reducciones.

La finalidad de tal póliza se dirige a aquellos objetos asegurables que están en una constante variación, con una de carácter abierto, se evitan trámites administrativos en cuanto a una actualización constata de la misma dado que puede haber reducciones o aumentos.

#### **10.5.6. Riesgo.**

Me gustaría definirlo en forma general como la realización de un acontecimiento, mismo que genera una necesidad económica, cuya realización real o existencia se verá amparado y garantizado en una póliza, esta última obliga al asegurador a que realice la indemnización o reparación del daño correspondiente.

Debemos entender como menciona el emérito profesor Oscar Vázquez del Mercado que, el riesgo es la posibilidad de que se actualice un evento de carácter dañoso para el asegurado, por lo tanto si no se configura ese posible evento y con ello no hay riesgo no puede celebrarse un contrato de seguro o bien si se celebra bajo esta condición estará afectado totalmente de nulidad.

Para producirse el riesgo debe de configurarse un acontecimiento de carácter futuro, es aquí donde podemos encontrar que en un acontecimiento futuro incierto o bien un acontecimiento futuro cierto, con un plazo determinado, esto último me gustaría robustecerlo con un ejemplo, en este caso la muerte, es bien sabido por todos que en algún momento vamos a morir por lo que es un acontecimiento futuro cierto.

Por otro lado, una vez realizado el riesgo se le atribuye el nombre de “**siniestro**”, cuya producción motiva y da origen a la acción compensatoria por parte de la aseguradora indemnizando al asegurado.

Ahora bien, de forma específica a consecuencia de lo anterior expuesto en nuestro tema de seguro marítimo, el riesgo y/o siniestro marítimo (avería) es la exposición de una cosa (embarcación, mercancías, tripulantes, pasajeros) a un

evento dañoso, mismo que tiene que ver de forma directa y exclusivamente con la navegación.

Ya que me he permitido precisar el concepto, tocará ahondar en lo que considero son características jurídicas esenciales y de relevancia dentro del riesgo o siniestro marítimo.

El riesgo marítimo debe de ser **incierto**, pues si el asegurado o la aseguradora conocen en todo momento cuando se producirá el siniestro, automáticamente desaparecería el carácter de aleatoriedad del seguro, mismo que es un principio básico, sin embargo, hay excepciones a la regla, esto quiere decir que hay ciertos riesgos que son conocidos, pero se ignora cuándo pueden producirse, por ello es que existen los seguros de vida.

Debe de ser también **posible**, pues simplemente versa en que el siniestro que se ampara en la póliza y por el cual debe de indemnizar al asegurado debe de poder suceder, pero esta posibilidad se encuentra sujeta a dos restricciones, que son la frecuencia y la imposibilidad.

- Por lo referente a la frecuencia, está relacionado con que si sucede muy frecuente o bien es muy reiterado el siniestro implica una pérdida de dinero para la empresa aseguradora, aunado a que se estaría perdiendo el carácter aleatorio en el seguro.
- Por lo que, hace a la imposibilidad explicada en párrafos anteriores, si el riesgo es inexistente el contrato de seguro pierde su naturaleza jurídica, pues es a partir de la existencia de un riesgo que surge la necesidad de proteger los bienes salud e integridad física de una persona, por ello cuando se celebra un contrato de seguro marítimo cuyo riesgo es imposible, es nulo.

El riesgo tiene que tener la característica de ser **concreto**, pues la empresa de seguros debe analizarlo para poder decidir si asume la responsabilidad que se tendrá por la actualización del mismo. Un siniestro que la empresa aseguradora

clasifique de inconcreto trae como consecuencia la imposibilidad de aceptar el asegurar.

Debe de ser **lícito**, en consecuencia las aseguradoras no deben asegurar aquellos riesgos que vayan en contravención con reglas morales, de orden público o bien que afecten a terceros, en caso contrario la póliza se encontraría afectada de nulidad, por ejemplo no se aseguran los daños ocasionados que deriven de la violación a ordenamientos legales ya sea por dolo o culpa grave.

Así mismo, el riesgo también debe de tener un **contenido económico**, esto quiere decir, que al momento de actualizarse el posible evento dañoso (siniestro) debe de generar una necesidad económica en el asegurado, la cual será cubierta mediante una indemnización a cargo de la compañía aseguradora.

Por último, quiero mencionar que las pólizas de seguros marítimos únicamente garantizaran y/o indemnizaran al asegurado por riesgos como lo son: furia de los elementos de la naturaleza, explosión y rayo, varada, hundimiento, incendio y colisión de buque, así como las responsabilidades por averías gruesas.

#### **10.5.7 Prima.**

Conforme ya se ha ido comentando a lo largo de este capítulo, para el nacimiento de un contrato de seguro marítimo se necesita que concurren a la situación, por un lado la necesidad de un interés asegurable y por el otro la aceptación por parte de la aseguradora de asumir las consecuencias que derivan por la producción del siniestro, aunado a lo anterior es fundamental el pago a la empresa aseguradora de una contraprestación y que está a cargo del tomador de seguro, esta contraprestación adquiere el nombre de prima.

De forma sencilla y concordando con la idea considero a la prima como esa aportación económica que está a cargo del contratante, asegurado o tomador del seguro marítimo y que va dirigida a la empresa aseguradora, para que esta última pueda cubrir el riesgo aceptado.

Muchos tratadistas consideran a la prima el elemento más esencial dentro del contrato de seguro, sin embargo, estoy en desacuerdo con esa postura, desde mi punto de vista el elemento fundamental en un contrato de seguro es el riesgo y/o siniestro, pues como pudimos observar debe de ser muy concreto con la finalidad de que la empresa aseguradora pueda asumir las consecuencia que de ello se producen. La prima aun y cuando haya falta de pago sigue vigente su cobertura por un corto periodo, en cambio, si el riesgo es confuso la aseguradora puede rehusarse inclusive a indemnizar al asegurado.

Ahora bien, el valor o porcentaje de la prima no es fijado de forma unilateral por el asegurado o bien por la aseguradora, puede ser calculada a razón de tres supuestos:

- ◆ Puede ser calculada en función del tiempo;
- ◆ Puede ser calculada en función de la gravedad del riesgo; y
- ◆ Puede ser calculada en función de la suma asegurada.

#### **10.5.8 Interés Asegurable.**

Por último y para finalizar este apartado, no debe pasar desapercibido que dentro de los elementos formales encontramos al ***interés asegurable***, elemento que conforma al objeto del contrato de seguro marítimo, mismo que se trató con anterioridad en el presente trabajo, por ello únicamente se precisara de nueva cuenta a que se refiere tal concepto.

Para esto, es necesario que la persona, tomador del seguro (asegurado), tenga un *interés, pero que este sea de carácter económico o jurídico*, es decir, que la persona interesada al contratar el seguro marítimo no estaría asegurando los objetos en sí, al contrario está asegurando el interés que tiene de que eso objetos no sufran algún detrimento por la realización de un siniestro derivado de la aventura marítima.

Adaptando lo anterior transcrito del seguro marítimo podremos decir que, toda persona con interés en realizar algún trayecto marítimo y que pueda sufrir un

detrimento en su patrimonio por la realización del siniestro asegurado, tiene en toda la extensión de la palabra un interés asegurable.

#### **10.6. Cobertura en los seguros náuticos o marítimos.**

Como lo mencione al desarrollar el tema del riesgo, la póliza de seguro marítimo pueden amparar o bien indemnizar al asegurado por la producción de distintos tipos de siniestros, esto es a lo que me refiero por cobertura mínima, concatenado a la anterior idea, la cobertura podemos encontrarla clasificada en distintos rubros.

##### *Cobertura en embarcaciones (2 clases):*

Existe una cobertura para las embarcaciones así como para sus desembolsos, en el caso en el que se suscite una pérdida total, real o bien implícita, pérdidas que son ocasionadas por la furia de los elementos de la naturaleza, por explosión de la embarcación, incendio, daño ocurrido por un rayo, varada, hundimiento o bien daños ocurridos por abordaje y/o colisión.

También encontramos una cobertura para aquellas embarcaciones que se encuentran en construcción, su cobertura al igual que la anterior es pérdida total, real o implícita, la diferencia radica en que únicamente será por siniestros por explosión o incendio de la embarcación o por daño ocasionado de un rayo.

##### *Cobertura en mercancías:*

Por lo que hace a tema de las mercancías, los daños a los que son expuestos y por los que es indemnizado el asegurado incluye el daño ocasionado por incendio explosión, por varada, hundimiento, abordaje o colisión de la embarcación, la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, transbordo o descarga.

##### *Cobertura por Responsabilidad Civil (2 Clases):*

Este es el tipo de cobertura que más interesa al suscrito para efectos del presente trabajo, tema que se analizara a profundidad en el capítulo cuarto, por

ello me permitiré mencionarlo en este apartado, para posteriormente desarrollarlo de forma más específica.

El primer tipo de responsabilidad civil del naviero, hace referencia a una cobertura de tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes, cobertura que corresponderá cubrir al asegurador de casco y maquinaria, de la cuarta parte restante se encargaran los club's de protección e indemnización.

El segundo tipo de responsabilidad civil, será el que cubra el importe de los daños que son ocasionados a otros, en sus personas o bienes.

Las anteriores coberturas por responsabilidad civil tendrán una limitación, la cual será fijada atendiendo a los tratados internacionales marítimos.

Sin embargo no es óbice señalar que, además de la cobertura por los riesgos señalados con anterioridad, tanto el asegurado como el asegurador de común acuerdo podrán acordar la cobertura de riesgos específicos que sufran las cosas aseguradas, así también se podrá convenir para la cobertura de otros tipos de responsabilidades que deriven de la navegación, lo anterior conforme a lo establecido en el artículo 193, de nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos.

Por último, pero no menos importante para finalizar este apartado es necesario hacer notar que del estudio practicado encontramos que la empresa aseguradora se encuentra obligada a indemnizar al asegurado por avería común en términos de lo establecido por las reglas de la York Amberes, así como también a indemnizar por recompensa de salvamento.

### **10.7 Accidentes o Riesgos de la Navegación.**

Como pudo observar el lector en el apartado correspondiente al tema de riesgo, hice un comentario muy puntal consistente en que la póliza únicamente ampararía o bien cumpliría con la función indemnizatoria para con el asegurado por la producción de ciertos riesgos tales como son: furia de los elementos de la

naturaleza, incendio, daño ocasionado por un rayo o hundimiento, riesgos que dentro el argot asegurador son conocidos como riesgos de carácter ordinario, sin embargo, me parece pertinente y a efecto ofrecerles un panorama más amplio a los lectores del presente trabajo de investigación, mencionar que dentro del seguro marítimo existen también los llamados riesgos extraordinarios.

Esta clase de riesgos son entendidos como aquellos que no pueden ser cubiertos por una póliza de carácter ordinario, es decir, aquella que cubre riesgos ordinarios como los mencionados en líneas anteriores, por lo tanto tienen que ser cubiertos por separado, nuestra antigua Ley de Navegación y Comercios Marítimos, ya en la actualidad derogada, nos ofrecía un amplio catálogo, enumerando esta clase de riesgos extraordinarios.

En específico en su artículo 233, remitiéndonos al artículo 831 del Código de Comercio, el cual contenía tal catálogo, mismo al que hace referencia el insigne jurista Raúl Cervantes Ahumada y que me parece necesario transcribir una parte al tenor de lo siguiente:

*“I. Cambio voluntario de derrotero, de viaje o de buque. Sin expreso consentimiento de los aseguradores.*

*II. Separación espontanea de un convoy, cuando se hubiere estipulado que iría en conserva con él.*

*III. Prolongación de viaje a un puerto más remoto que el designado en el seguro.*

*IV. Disposiciones arbitrarias y contrarias a la póliza de fletamento y al conocimiento, tomadas por orden del fletante, cargadores fletadores;*

*V. Riesgos de guerra.*

*VI. Mermas, derramas y dispendios procedentes de la naturaleza de las cosas aseguradas. “<sup>42</sup>*

---

<sup>42</sup> Cervantes Ahumada Raúl. *Ob. Cit.* Pág. 905.

Estos últimos riesgos hoy en día ya no existen dentro de nuestra actual legislación marítima, sin embargo ahora se manejan otros riesgos quizá especiales, que son susceptibles de ser objeto de un contrato de seguro marítimo por lo cual y bajo mi criterio considero es un tema importante para esta investigación, por ello me avocare a tratarlos brevemente.

### **10.7.1 Abordaje.**

La figura del abordaje es uno de los primeros riesgos “especiales” con los que me gustaría comenzar, se trata del riesgo producido por el choque o colisión de una o más embarcaciones (buques), este choque puede producirse entre embarcaciones así como entre artefactos navales que se encuentran flotando en el mar.

Dentro de la doctrina relativa a este tema, se manejan dos tipos de teorías la primera, que el abordaje puede darse de forma directa, es decir cuando se produce el choque de dos embarcaciones sin que medie una tercera embarcación que sufra el daño, la segunda teoría es la que se da de forma indirecta este sucede cuando una tercera embarcación impulsada por otra produce la colisión.

Aunado a las anteriores teorías tenemos que el abordaje puede ser fortuito, quiere decir que la colisión se produce por cuestiones de la naturaleza o bien es culposo, Cervantes Ahumada dice es culposo cuando una de las partes es la culpable.

Por último, me resulta necesario hacer saber al lector que la figura del abordaje además de estar regulada dentro de nuestra multicitada ley reglamentaria también cuenta con una ley especial para la resolución de estos caso la cual será la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje.

### 10.7.2 Averías.

Esta es una de las palabras que a lo largo del primer y segundo capítulo ha sido muy mencionada por el suscrito, pues como se ha venido planteando y a que me encuentro de acuerdo con la postura de muchos tratadistas de que la figura de las averías es uno de los antecedentes (para mí el primero) del seguro marítimo, y que tanto en la actualidad se considera como un riesgo de gran injerencia en la materia marítima, trayendo en consecuencia la explicación referente tendrá que ser completa y precisa.

En un primer plano y con el objetivo de ampliar el panorama más adelante, una avería puedo definirla como, la decisión por parte del capitán de sacrificar (lanzar al mar) las mercancías que se encuentran a bordo de la embarcación, lo anterior derivado de la producción de algún riesgo, siendo nota distintiva de dicha figura que tal sacrificio repercutirá en todos, sin salvarse aquellos que resultaron beneficiados, por ejemplo aquellos propietarios cuyas mercancías no se lanzaron al mar, puedo concluir que se trata de una especie de justicia retributiva

Ahora bien, la definición legal que nos brinda nuestra legislación marítima en su artículo 157, no se encuentra tan alejada de la anterior, pues nos explica que una avería será todo daño o menos cabo que sufra una embarcación ya sea en puerto o en mar abierto, que afecte a la mercancía embarcada o desembarcada incluyéndose todo gasto de carácter extraordinario que se llegue a producir durante la aventura martiria con la finalidad de conservar la embarcación y mercancía o ambos.

Doctrinariamente me parece acertada la definición que nos brinda Cervantes Ahumada, pues considero se encuentra en armonía con lo que establece nuestra legislación marina, al clasificar estos daños extraordinarios en tres grupos, mencionando que “ *es avería todo daño o gasto extraordinario que se ocasione durante la navegación, consecuentemente, serán averías-daños, los daños*

*extraordinarios que sufran el buque o cargamento, y serán averías-gastos, los gastos extraordinarios que el capitán realice en relación con la navegación.”<sup>43</sup>*

Encontramos que las averías son clasificadas en dos rubros, dentro de nuestro derecho marítimo, son clasificadas en averías gruesas o comunes y en averías particulares o simples, motivo por el cual dedicare unos breves párrafos para su explicación.

Las averías gruesas consisten en todo daño o gasto con el carácter de extraordinario, realizado por el capitán de la embarcación de forma deliberada, razonable e intencional para con la embarcación o mercancías, con la finalidad de preservarla ante la existencia de un peligro real, la totalidad de los gastos y cuantificación de los daños se repartirá entre todos los interesados en el trayecto marítimo y la repartición será proporcional al monto de sus intereses.

En cuanto hace a la doctrina nos maneja ciertos requisitos que me parece necesario mencionar respecto a las averías gruesas, pues nos indica que para su eficaz procedencia se requiere, 1) la realización de un acto deliberado por parte del capitán, 2) el sacrificio respecto el buque o el cargamento 3) la existencia de un peligro real y 4) que los daños o gastos producidos sean útiles.

Mientras que las averías simples o particulares se refieren a aquello que no es una avería gruesa, esto quiere decir, que todos los daños y gastos correrán o estarán a cargo del propietario del bien y/o de quien los realice, dejando a salvo su derechos para ejercer la acción por responsabilidad en contra de un tercero.

Por ultimo me parece de relevancia indicar que las averías además de ser reguladas por nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos, cuenta con una regulación general las “Reglas de la York Amberes” que se encuentran integradas por normas de carácter consuetudinario, que pueden ser adoptadas libremente por las partes celebrantes de un contrato marítimo y mismas que estén vigentes al momento de la celebración.

---

<sup>43</sup> Cervantes Ahumada. Raúl, *Ob. Cit.*, Pág. 933.

### 10.7.3. Salvamento marítimo.

Antes de abordar este riesgo de la actualidad, debemos remontarnos a la edad antigua, pues es en la Isla de Rodos donde ve la luz por primera vez el salvamento marítimo, al establecerse que en caso de que una embarcación naufragara o bien encallara la persona que acudía a salvarla del desastre, adquiriría el derecho a recibir la cantidad de un quinto por el valor de la cosa que salvaba.

Sin embargo, si el salvamento versaba respecto de objetos valiosos, por ejemplo oro y plata la remuneración a la que se hacía acreedora, no era en razón del valor de lo recuperado, si no en proporción de su esfuerzo y de la profundidad a la que se encontraban los objetos, por ello le correspondía recibir aproximadamente un décimo del valor.

Posteriormente la civilización romana adopto de nueva cuenta esta figura, estableciendo como un antecedente de relevancia que el naufragio de una embarcación bajo ninguna circunstancia produciría la perdida de la propiedad de las cosas.

Ahora bien, el auxilio o asistencia en el mar, en la actualidad es conocido como salvamento marítimo, sin embargo me gustaría resaltar una nota distintiva al respecto por encontrarme de acuerdo con ella, Cervantes Ahumada expone que *“Por asistencia se entiende la ayuda prestada desde el exterior del buque, a una persona o una cosa en peligro de mar, y por salvamento, la superación de ese peligro o el rescate de la persona o cosas ya naufragadas”*<sup>44</sup>, en pocas palabras la asistencia es la acción y el salvamento es el resultado final.

Legalmente nuestra legislación tantas veces citada en el cuerpo del presente trabajo en su artículo 161, manifiesta de forma concreta que el salvamento marítimo tiene el propósito de auxiliar embarcaciones o bien, de proteger bienes que se encuentren en peligro a la deriva del mar, quien salve tales objetos tendrá

---

<sup>44</sup> Cervantes Ahumada. Raúl, *Ob. Cit.*, Pág. 917.

derecho de retenerlos hasta que le sea pagada la recompensa y sus intereses por el salvamento hecho.

Dentro del salvamento marítimo se desprende otra figura en paralelo, me refiero al tema de la búsqueda y rescate, esto quiere decir, que el capitán o bien cualquier tripulante de una embarcación que localice a otra embarcación o tripulante que se encuentre en peligro estará obligado a auxiliarlo, consolidándose en este acto el rescate, por otro lado se encuentran excepciones a la regla siendo en el caso en concreto si el rescate implica poner en peligro a la otra embarcación, pasajeros o tripulantes.

#### **10.7.4. Responsabilidad Civil.**

Este es el último de los riesgos especiales que considero de importancia, sin embargo, es también un tema que me enfocare a desarrollar de forma especial dentro de mi capítulo cuarto, por lo que mencionare someramente un poco del mismo.

Al respecto es necesario, decir que, el dueño de una embarcación una vez que se configure un siniestro será de forma directa responsable de todos los daños ocasionados que le sean imputables a terceros, ya sean ocasionados por la embarcación el propio cargamento, así como también por las medidas tomadas por el capitán para prevenir o minimizar los daños.

Sin embargo, se explicara a detalle en el capítulo respectivo lo anterior por ser un tema toral para el presente trabajo.

#### **10.8. Tipos de contratos en los que opera el seguro náutico.**

Ya que hemos recorrido a lo largo de este capítulo las características en general del seguro marítimo, así como la cobertura del mismo y los riesgos que ampara, considero pertinente, a efecto de ofrecerle un panorama completo al lector de este trabajo, desarrollar que tipos de contratos podemos celebrar y que se encuentran amparados por el seguro de tipo marítimo.

Los contratos en los cuales operará el seguro marítimo son: **1)** de arrendamiento de casco, **2)** de fletamento (por tiempo o por viaje), **3)** de Transporte Marítimo de Mercancías, **4)** de transporte Marítimo de Pasajeros y **5)** de remolque, los mencionados aquí son los principales, sin embargo en cualquier otro tipo de contrato innominado que tenga el carácter de marítimo podrá operar el mismo, siguiendo la regla del contrato con el que tenga más similitud.

#### **10.8.1. Contrato de arrendamiento de buque (arrendamiento a casco desnudo).**

Este contrato como su nombre lo indica, es un arrendamiento puro, en la teoría general de los contratos el arrendamiento implica que las partes celebrantes se obliguen de forma recíproca, por un lado a conceder el uso y goce temporal de un bien (le corresponde al arrendador) y por otro a pagar un precio determinado (renta) por ese uso y goce temporal (le corresponde al arrendatario).

Trasladando el anterior concepto, al contrato de arrendamiento de buque me gustaría plasmar la definición que nos ofrece la Ley Suiza, pues es completa y considero que se encuentra en concordancia con nuestro derecho actual al decir que es *“el contrato por el cual el propietario se obliga a conferir al arrendatario contra el pago de una renta, el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento, esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación”*.<sup>45</sup>

En efecto el contrato de arrendamiento de buque tiene la finalidad de que el arrendador ponga a disposición de un arrendatario (naviero) por un determinado tiempo una embarcación que se encuentre en estado de navegabilidad, pero con excepción de que esta embarcación se le entregara sin armamento o tripulación de ahí la palabra a casco desnudo, obligándose el arrendador a pagar cierta cantidad por renta.

Lo relevante de este contrato es que el naviero no solo se obliga a pagar una renta, si no que con la celebración asume la gestión náutica y comercial de la

---

<sup>45</sup> *Enciclopedia General del Mar. Voces “armar y armamento. Tomo I, pág. 339 y 341.*

embarcación, esto quiere decir que, responderá de forma obligatoria ante el arrendador por los daños ocasionados a terceros, así mismo se hará cargo del mantenimiento y reparaciones que ocupe el navío, por excepción a la regla responderá el arrendador en caso de vicios ocultos que se encontraran.

Por último, el contrato de arrendamiento de buque deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento, que para su existencia deberá constar con requisitos en específico mismos que se enlistan en artículo 116, de la LNCM, si el arrendamiento excede de 10 años por regla deberá elevarse a escritura pública.

- *Los elementos de individualización de la embarcación;*
- *Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario;*
- *Lugar y condiciones de entrega de la embarcación;*
- *Lugar y condiciones de la restitución de la embarcación;*
- *Duración del arrendamiento;*
- *Monto y forma de pago del flete; y*
- *La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.*

### **10.8.2 Contrato de Fletamento.**

Este será un contrato similar al de arrendamiento, pero con algunas notas distintivas, desde mi opinión puedo decir, que el contrato de arrendamiento es el género y el fletamento sería la especie, aunque a la luz de nuestra legislación ambos contratos son lo mismo, cosa con la que no me encuentro de acuerdo debido a que existen notas distintivas en el fletamento.

Ahora bien, la primera nota distintiva la encontramos en la definición pues cambiarían las partes en lugar de ser arrendatario y arrendador aquí se llamaran fletante y fletador, en lugar de renta en este contrato de pagar un flete, una vez hechas estas consideraciones, puedo decir que el fletamento es contrato por el cual el fletante se obliga para con el fletador a poner una embarcación en estado de navegabilidad mientras que el segundo se obliga a pagar una cantidad de dinero que denominaremos flete.

Una segunda nota distintiva, es que el fletamento tendrá dos sub-especies, pues existe el fletamento por tiempo y el fletamento por viaje, mismos que explicare de forma rápida.

#### **10.8.2.1. Fletamento por tiempo**

En esta modalidad el fletante se obliga para con el fletador en tener una embarcación armada y con tripulación, pero por un tiempo determinado, sin dejar de un lado el pago del flete, la gestión náutica de la embarcación le corresponde al fletante, mientras que la gestión comercial está a cargo del fletador.

#### **10.8.2.2. Fletamento por viaje.**

Bajo esta modalidad, el fletante se obliga para con el fletador en poner todo o una parte determinada de una embarcación con tripulación, con el fin de que este último pueda realizar uno o varios viajes, a diferencia del de por tiempo la gestión náutica y comercial estará a cargo del fletante, el fletador tendrá la obligación de entregar las mercancías señaladas en la póliza, si llegare a incumplir tendrá que pagar el precio total del flete.

Por último y para finalizar con este contrato, me resulta necesario hacerles del conocimiento que al igual que el arrendamiento de buque, este contrato deberá constar por escrito si excede de 10 años, deberá elevarse a escritura pública y contar con una póliza cuyos requisitos son los mismos que la que se usa en el arrendamiento.

#### **10.8.3. Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros**

Este es considerado un contrato de fletamento el cual acabamos de exponer en las líneas que anteceden, para el suscrito este es un contrato de especial relevancia, pues es en este mismo en el que se centra el objetivo del presente trabajo de investigación.

Derivado y a consecuencia de lo anterior, destinare todo el desarrollo del siguiente capítulo a analizarlo en lo referente a su estructura, sin embargo por cuestiones de método resulta necesario incluirlo en este apartado, por lo que me limitare únicamente a ofrecer un definición somera.

En otro orden de ideas y como lo mencione, el contrato de transporte de pasajeros es también considerado un contrato de fletamento, nuestro artículo 139, de la LNCM nos lo define como *“aquel en el que el naviero u operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato debe constar en un boleto mismo que será al portador o nominativo”*.

#### **10.8.4. Contrato transporte marítimo de mercancías.**

Este tipo de contrato sigue siendo de fletamento, consistente en la obligación de un naviero para con el embarcador o cargador, en trasladar mercancías de un punto a otro, con la finalidad de entregar dichas mercancías a su consignatario.

Una vez que el naviera reciba las mercancía tendrá como obligación expedir un documento que hace las veces de recibo, así mismo, le corresponde generar un documento llamado conocimiento de embarque, que deberá para entregarle a cada embarcador, este documento hará las veces de una constancia en la que los embarcadores se darán por recibidos de las mercancías abordo.

Sin embargo para su existencia deberá constar con ciertos requisitos los cuales son:

- ◆ Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador;
- ◆ Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- ◆ Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- ◆ Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación;

- Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- Mención de los puertos de carga y destino;
- Mención de la modalidad y tipo de transporte;
- Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y
- Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

Se dará por terminado el contrato cuando se considere que se ha hecho entrega de las mercancías, este supuesto se actualiza una vez que sean entregadas al consignatario y este las tenga a su disposición.

#### **10.8.5. Contrato de remolque de transporte.**

Este es el último de los contratos innominados que considero de especial importancia tratar, siendo uno de los más sencillos para su desarrollo, pues básicamente como su nombre lo indica tendrá la finalidad de remolcar (transportar) vía marítima a otras embarcaciones u objetos de un punto a otro.

De su estudio logramos observar la existencia de tres clases de remolque:

**Remolque portuario:** Se encarga de remolcar a grandes buques que por sí mismos no pueden maniobrar en zonas portuarias o grandes canales.

**Remolque salvamento:** Servicio proporcionado a aquellas embarcaciones ordinarias que han quedado imposibilitadas en navegar.

**Remolque fletamento:** En este supuesto el remolcador utiliza instrumentos sin propulsión propia para jalar al solo transporte remolcado a otro punto.

Por último y para cerrar este apartado y capítulo, en los daños y perjuicios que se ocasionen a terceros con este contrato, tanto el remolcador como el remolcado serán responsables, sin embargo existe un excepción y esta es que únicamente el remolcador será responsable solo si va el en la acción de remolcar.

Una vez expuesto lo anterior y en virtud que, el lector hasta este punto cuenta con pleno conocimiento que el seguro marítimo aplica dentro del contrato de transporte marítimo de pasajeros, es menester del suscrito abocarme en el capítulo subsecuente a desarrollar y explicar toda la teoría respectiva a este contrato.

### CAPÍTULO III: MARCO JURIDICO Y REGULATORIO DEL TURISMO NÁUTICO.

Conforme ya lo he venido comentando en los dos capítulos anteriores, el tema central del presente trabajo de investigación, está enfocado en parte al transporte marítimo pero de pasajeros, dicho transporte marítimo se encuentra regido por el contrato de pasaje y este a su vez lo podremos encontrar clasificado o bien, regulado en el tema del turismo náutico, de ahí la importancia de este capítulo

Dentro del transporte marítimo de pasajeros debemos distinguir que existen dos tipos:

- ◆ El transporte marítimo considerado como crucero turístico, y
- ◆ El transporte marítimo de *cabotaje*<sup>46</sup> para viajes cortos o bien, también llamado como embarcaciones menores de recreo o de placer.

Siendo en el caso en concreto el transporte marítimo que nos interesa son las embarcaciones de recreo o de placer, para ser exactos el **YATE**, mismo que son usado para viajes cortos, medio de transporte cuyas personas rentan para pasar un fin de semana, realizar alguna fiesta o inclusive realizar ciertas actividades de turismo náutico, es por ello y por cuestión de método que considero de especial relevancia tratar en este capítulo, primero, lo referente al contrato de transporte marítimo de pasajeros, el cual deje inconcluso en el capítulo anterior, debido a que será la regulación base para nuestro transporte marítimo (Yate), además de que resultará necesario explicarle al lector cuales son las generalidades o particularidades del mismo y en un segundo apartado tratar todo lo referente a las embarcaciones menores de recreo o placer, con esto lo que pretendo lograr es ubicar y preparar al lector con los elementos necesarios para el desarrollo de mi

---

<sup>46</sup> *Cabotaje*: El cabotaje es el transporte de personas, mercancías o equipajes entre diversos lugares del territorio de un estado (puertos, aeropuertos, etc.) y pueden ser realizado por operadores nacionales o internacionales según dispongan las reglas de cada país.

cuarto y último capítulo referente al seguro aplicante a los pasajeros que abordan una embarcación de recreo como lo es el Yate, cuya longitud debe de ir desde los 10 hasta los 24 metros de eslora, tamaño específico para ser considerado una embarcación de recreo objeto de la presente investigación.

Una vez hechas las anteriores aseveraciones, desde mi punto de vista considero que es necesario aperturar el capítulo, desarrollando de forma amplia el concepto del contrato de transporte marítimo de pasajeros.

### **11.1 Concepto del Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros.**

Como el lector pudo observar en el desarrollo del capítulo segundo, en específico dentro del apartado referente a los contratos que pueden ser objeto del seguro marítimo se trató de manera muy somera y escueta una definición del contrato de seguro de pasajero, derivado de lo anterior, el que suscribe, tengo la necesidad de ofrecer un panorama más completo respecto de este tema que se estudiara en este capítulo de forma exhaustiva.

Por ello me permitiré ofrecer algunas definiciones de distintos autores que me parecen adecuadas, pues también concuerdo con parte de sus ideas y posteriormente estaré en aptitud de ofrecer una definición propia de lo que entiendo por el contrato de seguro marítimo de pasajeros.

Ahora bien del extenso estudio prestado a este tema es necesario resaltar que este contrato se encuentra regulado por un convenio de especial relevancia, el convenio es el Relativo a Pasajeros y sus equipajes por mar de Atenas 13 de diciembre de 1974, mismo que de su articulado se desprende una definición sencilla y desde mi punto de vista incompleta, sin embargo es la que nos da pie para adentrarnos en el tema, al exponer que:

*“Es todo contrato concertado por un transportista o en nombre de un transportista para el transporte por mar de un pasajero o de un pasajero y su equipaje.”<sup>47</sup>*

Dándole ilación a la idea que antecede, me gustaría plasmar otra definición la cual es ofrecida por González Lebrero, pues considero está en armonía con la de la convención, además de que agrega elementos que para mí la complementa y aunado a que resulta ser entendible para el lector, expresando que:

*“El contrato de transporte de personas o contrato de pasaje es aquel por el cual una parte, el transportador, se obliga frente a la otra, el pasajero, mediante el pago de un precio, a trasladar a dicho pasajero desde el lugar o puerto de salida hasta el lugar o puerto de destino y desembarcarlo en este último sano y salvo.”<sup>48</sup>*

Por otro lado existe una postura doctrinaria que considera a este contrato también como de pasaje, Cervantes Ahumada intenta darnos a entender que este será un contrato de fletamento tema que ya se desarrolló con anterioridad, en este caso una persona que se le denominara fletador se obligara a transportar a personas de un puerto marítimo a otro, estos últimos deberán hacer un pago previo por el servicio que tendrá lugar en la embarcación que se designó para tal actividad.

En contraposición a esta postura, se encuentra el desacuerdo de que sea catalogado como un contrato de fletamento, el anterior razonamiento deviene que el objetivo, finalidad y su estructura del mencionado contrato no son compatibles con las normas aplicadas a los fletamentos.

Sin embargo el que suscribe, se encuentra de acuerdo en desarrollar el tema partiendo que este contrato se encuentra dentro de los de fletamento, lo anterior

---

<sup>47</sup> Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus equipajes por mar Atenas 13 de diciembre de 1974: <https://asociacionaveros.com/wp-content/uploads/2017/03/convenio-de-atenas-1974.pdf> (Consultado por última vez el día 6 de noviembre de 2021 a las 1:49 pm).

<sup>48</sup> González Lebrero. Rodolfo, *Manual de Derecho de la Navegación*, Ediciones De Palma, Cuarta Edición, Buenos Aires, Argentina, 2000, Pág. 457.

por considerar conforme a lo ya expuesto en el apartado correspondiente, que su naturaleza si es de fletamento.

Luego entonces, para el suscrito el contrato de transporte marítimo de pasajeros será aquel, *“acuerdo de voluntades en virtud del cual una persona denominada transportador (fletador) se obliga a transportar vía marítima de un puerto en específico a otro, a una persona denominada pasajero, sin embargo para que la anterior acción a cargo del transportista pueda surtir efectos jurídicos, el pasajero tendrá que cubrir como principal obligación una contraprestación que es conocida como el importe del pasaje mismo que se materializa con la compra de un boleto o billete, cuya expedición y entrega corresponderá al transportador.”*

### **11.2. Naturaleza Jurídica del transporte marítimo de pasajeros.**

Una vez que hemos clarificado para el lector la definición acerca del contrato de transporte marítimo de pasajeros, me resulta necesario realizar ciertas precisiones respecto de la naturaleza jurídica que envuelve a dicha figura, por lo que en este apartado realizaré un estudio puntual respecto de las características que considero son de relevancia y que revisten a esta figura.

Por lo anterior, el contrato de transporte marítimo de pasajeros será para el suscrito:

Un contrato **Consensual**, atendiendo a que quedara perfeccionado con el simple acuerdo de voluntades entre el transportador y el pasajero, es decir para que nazca a la vida jurídica este contrato no se necesita o requiere de alguna otra especie de requisito, como podría ser la emisión de un boleto.

Sin embargo, es necesario hacerle ver al lector del presente trabajo de investigación, que en la práctica resulta ser muy común, que el transportista se vea en la necesidad de emitir un documento (ya sea billete o boleto), en el que conste de forma fehaciente las condiciones generales del contrato de pasaje.

Lo anterior siempre atendiendo al tipo de transporte marítimo de pasajeros del que se trate, pues en aquellos en donde el viaje es corto, resulta necesario que el acuerdo de voluntades quede bien entendido, pues con este se considerara perfeccionado el contrato de pasaje.

Concatenado con la anterior idea, cuando la publicidad del transportista contenga especificaciones acerca del itinerario, horarios, así como los costos por el transporte de pasajeros, esto independientemente de que ya se hayan establecido las condiciones generales del contrato, se considerara una oferta pública, por lo que para perfeccionar el contrato básicamente basta con la aceptación del pasajero.

Sera un contrato **oneroso**, en tanto que resulta evidente la existencia de una contra prestación a cargo de una de las partes, en específico del pasajero.

La onerosidad deviene dado la retribución que tendrá que efectuar el pasajero por el servicio ofrecido, solicitado o convenido (transporte por mar), siendo en el caso en concreto el pago del pasaje.

También será un contrato **bilateral**, de igual forma considero a este contrato con tal carácter, porque con su celebración se generan cargas y obligaciones para ambas partes, por un lado el pasajero tiene la obligación de pagar el importe que implica el viaje o transporte y el por el otro, el transportista tiene la obligación de trasladar al pasajero de un lugar a otro en los términos preestablecidos en el contrato (es decir en el tiempo, rutas y condiciones pactadas).

Es un contrato de **tracto sucesivo**, considero cuenta con esta característica, toda vez que el cumplimiento de dicho contrato se prolonga a través del tiempo.

Con esto me refiero que aunque se trate de viajes cortos o largos, su cumplimiento no es inmediato pues puede darse el caso de que el viaje dure unas horas, unos días e inclusive meses, este último refiriéndonos a los cruceros, derivado de lo anterior y desde mi punto de vista, es que considero que son de tracto sucesivo.

Por ultimo existe una característica que me gustaría resaltar y es la referente a que el contrato de transporte marítimo de pasajeros es un contrato de **adhesión**, la anterior aseveración tiene su origen en virtud de que hoy día, las relaciones comerciales como las conocemos se van dando con mayor rapidez, cada vez se van volviendo mucho más complejas, aunado también a que se celebran innumerables relaciones comerciales, motivo por el cual los transportistas o fletadores cuentan con formularios o bien con las condiciones generales del contrato ya preestablecidas, para que únicamente el pasajero las acepte al momento de la suscripción para la prestación del servicio de transporte, de ahí que se diga que el mencionado es contrato de adhesión.

Sin embargo, existe otro grupo que no está muy conforme con el anterior razonamiento, pues aunque por un lado reconocen que el hecho de que los transportista ya tengan preestablecidas las condiciones generales del contrato si facilita su actividad, por el otro lado establecen que no siempre se podrá de esa forma puesto que la voluntad del transportista tiene como regla general el adecuarse a las condiciones generales del contrato, por lo que el hecho de que sean preestablecida obstaculizaría la esencia propia del contrato.

Por lo anterior expuesto, el suscrito no me encuentro de acuerdo en que el contrato de transporte marítimo de pasajeros dentro de su naturaleza jurídica deba ser un contrato de adhesión, en virtud de que se estaría perdiendo de forma importante la voluntad del pasajero y la libertad de contratación.

### **11.3. Elementos esenciales del Contrato de Transporte Marítimo de Pasajeros.**

Ya que se ha entendido y definido que un contrato de transporte marítimo de pasajeros, será aquel acuerdo de voluntades en virtud del cual una persona denominada transportador o fletador se obliga a trasladar por mar a otra denominada pasajero de un puerto a otro, siempre y cuando esta última haya hecho el pago de la contraprestación por el pasaje y mismo que se materializa con la entrega de un boleto que corresponderá entregar al transportista marítimo.

Así también ha quedado claro que se trata de un contrato de carácter consensual, bilateral, oneroso, de tracto sucesivo y para ciertos autores también de adhesión, sin embargo ya exprese el por qué no considero esa característica para el desarrollo de esta tesis.

De los anteriores argumentos el propio lector puede observar que para la celebración del contrato en cita, se requiere de la intervención de varios elementos algunos de carácter personal otros de aspecto material, mismos que sin ellos sería imposible hablar de un contrato de pasaje, de ahí la idea de explicar y desarrollar cuales son y en qué consisten.

Para ello y atendiendo al método seguido en este trabajo comenzaré tratando los elementos personales del contrato de pasaje en el entendido que serán los intervinientes en la relación contractual

## **Elementos Personales**

### **11.3.1 Transportista.**

El explicar esta figura no es tan complejo, pues como su propio nombre lo indica, será aquel que tiene la obligación de transportar en la embarcación a los pasajeros.

También se le conocerá con el nombre de porteador, es el principal elemento que encontramos durante la celebración del contrato de transporte marítimo de pasajeros y como lo mencione en las líneas que anteceden es el encargado de realizar el transporte, sin embargo, pueden darse casos en los que no siempre sea el transportador quien ejecute la tarea si no que la delegue a sus dependientes, lo anterior sin eximirlo de sus responsabilidades y obligaciones, lo que significa que él será el único responsable de todos los riesgos tanto económicos como jurídicos que se susciten en cumplimiento de sus obligaciones.

Como ya quedo especificado, la principal función con la que debe de cumplir es la de transportar a la persona (pasajero) de un puerto a otro, deber que en la doctrina se le conoce como obligación de transbordo, pero esto no significa que

sea la única con la que debe de cumplir, es por ello que me adentrare a explicar, a qué otras cosas se le puede obligar al transportador una vez que se ha celebrado el contrato de marras y de las cuales considero de especial relevancia.

#### **11.3.1.1. Obligación de tener el buque en estado navegable.**

Por lo que hace a la referida, se le obliga al transportador a realizar diligencias razonables respecto de la embarcación y tener en un estado navegable durante todo el tiempo que dure el trayecto del pasajero, es decir que debe de tener una conducta adecuada dependiendo de las circunstancias que se presenten.

Sin embargo, me gustaría resaltar la nota distintiva que realiza el tratadista Diego Chami respecto de la navegabilidad, pues considera la existencia de dos corrientes, la primera habla acerca de la navegabilidad en sentido abstracto entendida como la aptitud que tiene la embarcación para a travesar el mar, comprende la capacidad de la embarcación para maniobrarse, para mantenerse a flote y su capacidad de propulsión, aquí el transportador tiene el deber de armar y equipar la embarcación.

La segunda corriente y con la cual me siento más apegado es la llamada navegabilidad en sentido concreto, explicando que es *“la aptitud del buque para cumplir adecuadamente la función específica a la cual el buque fue destinado”*<sup>49</sup>, es decir en pocas palabras la función de transportar a la persona del pasajero.

#### **11.3.1.2. Obligación de proporcionar alimentos al pasajero.**

Como su nombre lo indica en el transporte marítimo de pasajeros el transportador se encuentra obligado a suministrar alimentos al pasajero durante el tiempo que dure el trayecto, salvo pacto en contrario, es decir si los alimentos no estuvieran ya incluidos en el precio del pasaje el transportista deberá suminístraselos al pasajero siempre y cuando sea a un precio justo.

---

<sup>49</sup>Chami. Diego Estaban, *Manual de derecho de la Navegación*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 2010, pág. 810.

### **11.3.1.3. Obligación del Transportista de prestar al pasajero asistencia médica.**

En el contrato de pasaje toda asistencia médica que se le preste al pasajero estará a cargo de este último es decir, que deberá pagar por dicho concepto, sin embargo, existe una excepción a la regla, la remuneración estará a cargo del transportista cuando tuviera que brindársela al pasajero derivado de una enfermedad o accidente provocado por la propia embarcación.

### **11.3.1.4. Obligación del transportista a prestar asistencia médica por enfermedades infectocontagiosas.**

Por último, esta es una obligación que se adecua a la perfección con la situación actual que vive el mundo entero por el virus SARS 19 (COVID), pues si se diera el caso de que la embarcación transporte a un pasajero con algún tipo de enfermedad contagiosa el transportista debe de contar con personal, elementos e instalaciones para brindarle una asistencia adecuada y demás, para evitar el contagio de otros pasajeros.

### **11.3.2. Pasajero.**

El segundo elemento personal, también de gran relevancia que influye durante la celebración del contrato de maras, son el pasajero o pasajeros, como su propio nombre lo indica, serán aquellos que contraten el servicio para que su persona sea transportada de un puerto marítimo a otro.

El glosario de términos marítimos portuarios nos establece que debemos entender por pasajero a aquella persona que viaje en un buque y que no forma parte de la tripulación, nuestra legislación marítima (LNCM) se encarga de definir a la tripulación dentro de su artículo 25, de la siguiente manera *“las personas que presten un servicio a bordo de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, se considerara para efectos de esta ley como tripulantes de los mismos”*

Por lo tanto, de lo explicado anteriormente concluimos que toda persona que no preste servicio alguno para con la embarcación deberá ser considerado como pasajero de la misma.

Ya que ha quedado conceptualizado el término de pasajero, resulta evidente que al igual que el transportista, este debe de contraer ciertas obligaciones al momento de suscribir el contrato de pasaje, obligaciones que considero importantes explicar en el presente trabajo.

#### **11.3.2.1. Obligación del pasajero a pagar el precio convenido.**

Como bien ya se ha mencionado casi a inicios del presente tema, el pago que debe realizar el pasajero es una de las más esenciales obligaciones, con excepción de que se trate de un viaje gratuito que suele ocurrir en aquellos viajes de corta duración.

El precio que se deba pagar por el transporte convenido dependerá de ciertos factores entre los cuales se encuentran, la distancia a recorrer de un puerto a otro y de los servicios convenidos en el contrato, con esto me refiero a las amenidades con las que se contrata el transporte.

La obligación de pagar por el transporte seguirá siendo vigente aun en caso de muerte del pasajero, que este no pueda abordar para el viaje convenido, o bien si se desiste de abordar siempre y cuando de aviso previo al porteador, la actualización de todas estas situaciones benefician al transportador, pues en estos caso se le dará una parte proporcional del pago con la excepción de que el pasajero hubiera transferido a otra persona el viaje.

Si el viaje se llegará a cancelar por causas que no se le pueden atribuir al pasajero este únicamente deberá pagar la parte del trayecto que se llegó a realizar, pero si la interrupción del traslado si se le atribuye al pasajero deberá pagar el precio total.

### **11.3.2.2. Obligación del pasajero de respetar los reglamentos y decisiones del capitán.**

Una vez que el pasajero aborda la embarcación, pasa a ser parte de la comunidad navegante, lo que la obliga a respetar todas las decisiones, órdenes y reglamentos que imponga el capitán a bordo, siempre y cuando estas órdenes no se conviertan en abuso de autoridad, violenten al propio pasajero o sean contrarias al orden público.

En la duración de todo trayecto debe imperar la armonía y orden, aunado a que el capitán debe velar por la protección de todas las personas que se encuentran en la embarcación, por lo que el incumplimiento de los reglamentos u órdenes del capitán generaría responsabilidad e inclusive el pasajero podría incurrir en el delito de desacato, pues la justificación sería que se resiste a las órdenes del capitán, motivo por el cual se le impone esta obligación a los pasajeros.

### **11.3.3. Tripulante.**

Como último elemento personal me gustaría desarrollar el tema de los tripulantes, resulta evidente que dentro de la definición de contrato de pasaje en ningún momento se desprende tal elemento, sin embargo y del estudio del multicitado contrato es obligado hacer mención.

Dentro del apartado del pasajero se mencionó que toda aquella persona que preste servicios a la embarcación será considerado tripulante, en palabras más palabras menos, es la definición que nos proporciona nuestra ley de navegación, sin embargo considero que es muy genérica y vaga por ello me gustaría citar la definición que nos ofrece el tratadista Blas Simone, para decir que el tripulante

*“Comprende tanto al personal destinado a la dirección y gobierno del buque (capitán y oficiales) como a quienes prestan servicio en cubierta y maquinas*

*(marinería), en los servicios generales o de cámara (cocineros, despenseros, mozos, camareros, etc.), y en los servicios de sanidad (enfermeros, médicos).<sup>50</sup>*

En concordancia con lo anterior citado podemos concluir, que la tripulación en una embarcación abarcará desde aquella personal cuya labor resulta de gran importancia, hasta personal cuya labor no es tan trascendental es decir, tripulación en su conjunto son quienes trabajan para mantener la embarcación y que brinden todos los servicios necesarios para la comodidad del pasajero.

Al igual que el transportista y pasajero, los tripulantes deben de cumplir con obligaciones durante el transcurso del viaje, resultando de gran importancia.

#### **11.3.3.1. Obligación de la obediencia.**

Los tripulantes tienen como obligación especial atender a las órdenes dadas por el capitán, en los supuestos en el que esté actúe como autoridad máxima para velar por la seguridad y salvaguardar los derechos de la comunidad navegante.

La consecuencia que acarrea que los tripulantes desobedezcan las órdenes y/o instrucciones dadas por el capitán serán la separación o despido del puesto que desempeñen e inclusive pueden incurrir en responsabilidad por negligencia en el servicio.

#### **Elementos Objetivos o Materiales.**

Ya que han quedado explicados y desarrollados los elementos personales que yo considero de importancia para el contrato de pasaje, es necesario explicar los elementos objetivos que intervienen en el mismo, por la tanto atendiendo a mi criterio así como de lo que se desprende de la definición encontramos que solo será uno al que se le llama boleto de pasaje o de transporte.

#### **11.3.4. Boleto de Transporte.**

---

<sup>50</sup>Blas Simone. Osvaldo, *Compendio de derecho de la navegación*, Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, Segunda edición, Buenos Aires, Argentina, pág. 146.

Si el lector pudo percatarse, en el desarrollo del presente capítulo para ser más específico en el tema de la naturaleza jurídica, mencione que el contrato de marras es consensual lo que significa, que se perfecciona con el mero consentimiento de las partes y sin ningún otro documento adicional, por lo tanto pudiere observarse una notoria contradicción al desarrollar este tema, sin embargo el billete, ticket o boleto de pasaje es de gran importancia para el mismo.

Puesto que con la entrega del billete se tendrá plena seguridad del acuerdo de voluntades celebrado entre el transportador y el pasajero es decir, será prueba plena de la existencia del contrato, y en consecuencia el mencionado deberá contar con ciertos requisitos para su existencia como lo son:

- Lugar y fecha de su emisión.
- Nombre y domicilio del transportador.
- Nombre de la embarcación en la que se hará el transporte.
- Lugar y fecha de embarque.
- Lugar y fecha del desembarco.
- Precio.
- Amenidades con las que cuenta el pasajero.

Existen ciertas posturas acerca de si el boleto deberá contener el nombre del pasajero, pues si se menciona en el boleto significara que el contrato es de carácter *intuitu personae*, característica que solo se ocupa en los viajes de duración larga por los temas de salubridad y migratorios, por lo que si el pasajero lo requiere dar a una tercera persona necesita autorización del transportista.

En cambio, en los viajes que suelen ser por distancias cortas, tienen la característica de no ser nominativos, por lo que el pasajero puede transferirlo a un tercero sin el requisito de la autorización previa.

#### **11.4. Objeto del contrato de pasaje.**

Siguiendo la lógica del contrato, así como de un estudio exhaustivo, resulta obvio deducir de forma general que, el objeto del mismo es el propio pasajero, sin

embargo el suscrito no me encuentro de acuerdo con ello toda vez que para mí el pasajero forma parte de los elementos personales del contrato y no del objeto.

Debemos precisar que el objeto del contrato al no ser el pasajero, será para el suscrito, la obligación del transportador de trasladar de un puerto a otro al pasajero y la obligación del pasajero de pagar lo convenido por dicho viaje, por lo tanto las obligaciones contraídas por las partes en el contrato formaran al objeto del mismo.

En consecuencia y a efecto de ser más específico el transportador deberá cumplir con la obligación de tener una embarcación que se encuentre en condiciones de navegabilidad, así también la misma deberá contar con todas las amenidades idóneas para seguridad del pasajero.

Y el pasajero a su vez deberá cumplir con el transportador el precio del transporte, con el que se encuentra garantizando su seguridad así como la de su equipaje.

Es por lo anterior expuesto, que el suscrito considera, que las obligaciones con las que debe cumplir cada una de las partes conforman el objeto del contrato de marras y no así como lo mencionan muchos tratadistas que el objeto será el propio pasajero pues éste forma parte de los elementos personales del contrato.

#### **11.5. Responsabilidad del Transportista derivada del contrato de pasaje.**

Este tema a analizar en el contrato de transporte marítimo de pasajeros, resulta ser fundamental para este trabajo de investigación, pues de éste podremos partir para la elaboración o desarrollo de nuestro cuarto y último capítulo, por lo anterior lo considero base y preámbulo para adéntranos al tema de responsabilidades en materia de nuestro transporte marítimo el Yate.

Una vez que hemos estudiado a diferentes tratadistas de la materia, así como sus diversas posturas acerca de la responsabilidad que tiene el transportista, me siento más identificado con la que establece que la responsabilidad puede ser

dividida en dos rubros, el primero consistente en los daños y perjuicios ocasionados al pasajero en su persona, y el segundo consistente en los daños y perjuicios ocasionados al pasajero, pero en su equipaje.

Por lo anterior, me dedicare en este apartado a enunciar y desarrollar en forma de lista la responsabilidad del transportista partiendo de los dos grupos anteriores, a efecto de ofrecerle al lector un panorama general y más estructurado.

#### **11.5.1. Responsabilidad del Transportador derivada de daños y perjuicios ocasionados al pasajero en su persona.**

Durante todo el trayecto es cierto que el transportador tiene a su cargo la obligación de actuar con extrema diligencia y prudencia, así mismo también lo es que debe de cumplir con el requisito de conducir al pasajero de forma segura hasta su destino, es indudable que una vez que el pasajero a borda la embarcación, es decir, el Yate goza de una amplia libertad, ello obliga al primero a extremar la vigilancia que debe tener para con el pasajero, lo anterior a efecto de evitar que se den con frecuencia las situaciones que expondré en los párrafos siguientes y con esto bajar el índice de responsabilidad con la que carga el transportador.

#### **11.5.2. Responsabilidad del transportista por muerte o lesiones causadas al pasajero durante el trayecto marítimo.**

Esta responsabilidad del transportista la considero una de las más importantes en el contrato de pasaje, puesto que se compone de varios supuestos, básicamente refiere que será responsable de la muerte, de lesiones, así como de daños y perjuicios que sufra el pasajero, siempre y cuando estos sucedan durante el trayecto marítimo y sobe todo que hayan sido ocasionados por la negligencia del transportista o bien por sus dependientes siempre que estos se encuentren en funciones en la embarcación.

Sin embargo, para que proceda la responsabilidad en los supuestos antes mencionados, no resulta suficiente solo que se produzcan, sino que también se le

obliga al pasajero o bien a quien sus derechos represente, que demuestren el daño sufrido, el hecho culposo y el nexo de causalidad, es por ello que considero a esta responsabilidad de especial importancia.

Por otro lado, de esta clase de responsabilidad también se desprende que, se presumirá sin necesidad de alguna otra prueba ofrecida por el pasajero o de quien sus derechos representa, la responsabilidad del transportista cuando, la muerte, lesión, daños o perjuicios ocasionados, o estas sean resultado directo o indirecto de un naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o por una deficiencia técnica de la embarcación.

Una vez que se ha dado la muerte, lesiones, daños o perjuicios en el pasajero durante el trayecto marítimo, resulta obligatorio que se le notifiquen de manera pronta al transportador, nuestra legislación marítima no maneja dentro de cuánto tiempo debe darse aviso, sin embargo y del estudio de varios autores, la doctrina argentina nos habla al respecto del tema, motivo por el cual en este apartado me apegare a la misma, autores argentinos como los son González Lebrero y Estaban Chami, coinciden en que deberá dársele aviso al transportador por escrito en un tiempo no mayor a 15 días contados a partir de que el pasajero desembarco.

Las consecuencias generadas en caso de que el pasajero o sus representantes de no dar aviso en tiempo, son la presunción del que el mismo desembarco en las mismas condiciones en las que abordo la embarcación, es decir, a salvo y sin lesiones.

Esta responsabilidad para el transportador, también cuenta con sus limitantes, como bien nos lo establece nuestro artículo 142, fracción sexta de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, la responsabilidad del transportista en caso de muerte o lesiones del pasajero no deberá exceder la cantidad de 16,000 *derechos especiales de giro*.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup> *Derechos Especiales de Giro*: Los DEG es un activo de reserva internacional creado en 1969 por el FMI para complementar las reservas oficiales de los países miembros. Hasta el momento se ha asignado un total de

Por último, no podrá hacer uso de la limitación a la responsabilidad que le confiere la ley, en los supuestos donde se demuestre que no hizo la entrega del boleto, billete o ticket de pasaje, o bien si se demuestra que los daños derivaron de una omisión del transportista con la intención de provocarlos.

### **11.5.3. Responsabilidad del Transportador derivada de los daños y perjuicios ocasionados al pasajero en su equipaje.**

A diferencia de la clase de responsabilidad anterior de la cual solo se desprende una, en este apartado encontraremos un catálogo mucho más amplio, por lo cual solo me dedicare a desarrollar aquellos daños sobre equipaje que me parecen de relevancia y que se encuentran en concordancia con nuestra ley marítima.

### **11.5.4. Responsabilidad del transportista por daños al equipaje de bodega del pasajero durante el trayecto marítimo.**

En el contrato de pasaje, el transportista recibe el equipaje de bodega del pasajero, no se expedirá documento alguno (conocimiento de embarque) que ampare la carga del mencionado como suele ocurrir en el contrato de transporte de mercancías expuesto en nuestro capitulo que antecede, por lo anterior una vez que se reciba el transportista será responsable de los daños generados a estos durante el trayecto marítimo.

Derivado del anterior supuesto existe una excepción a la regla, consistente en que si se demuestra que aquellos daños sufridos en el equipaje de bodega del pasajero fueron ocasionados por culpa del mismo pasajero, por vicios ocultos del equipaje o bien por un caso fortuito o fuerza mayor se le exime de toda responsabilidad al transportista.

---

DEG 660.700 millones (equivalentes a aproximadamente USD 943.000 millones), en los cuales se incluye la mayor asignación en la historia de la institución por un monto de alrededor de DEG 456.000 millones aprobada el 2 de agosto de 2021 (en vigor a partir del 23 de agosto de 2021). Esta última asignación se realizó para abordar la necesidad de reservas a escala mundial y a largo plazo, y ayudar a los países miembros a hacer frente al impacto de la pandemia de COVID-19. El valor del DEG se basa en una cesta de cinco monedas: el dólar de EE.UU., el euro, el renminbi chino, el yen japonés y la libra esterlina

Esta clase de responsabilidad también cuenta con una limitación a favor del transportista, la podemos encontrar dentro del artículo 142, fracción sexta, inciso b, de nuestra ley de navegación, establece que la responsabilidad por daños ocasionados al equipaje no debe de exceder de 400 derechos especiales de giro.

Al igual que en los daños por muerte lesiones ocasionados al pasajero, el transportista estará impedido para ampararse conforme a esta limitante cuando se demuestre que actuó de forma dolosa, así como que contaba con plena conciencia de las consecuencias producidas.

#### **11.5.5. Responsabilidad del transportista por daños al equipaje de mano del pasajero durante el trayecto marítimo.**

Toda vez que se trata de equipaje de mano, se entiende que quien debe tener especial cuidado es el propio pasajero, de dicha lógica deriva que únicamente será responsable el transportador por daños a esta clase de equipaje cuando provengan de la culpa de el mismo o bien cuando sean causados por el capitán o tripulantes de la embarcación.

En ambos casos (equipaje de bodega y de mano), el pasajero deberá notificar al transportador antes del desembarco, si el equipaje sufrió algún daño, en caso de que el pasajero omita dar el aviso, por lo que hace a los daños en el equipaje de mano el pasajero pierde su derecho a reclamar al transportador por lo que hace al daño sufrido en el equipaje de bodega, se presumirá que se le entregaron al pasajero en buen estado, de lo anterior se arriba a la importancia del **aviso**.

Por otro lado, existe una excepción que nos dice que el transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de las pérdidas o daños causados con relación a dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes a menos que tales objetos hayan sido entregados a este y los haya aceptado expresamente para custodiarlos.

## **11.6. Cancelación en el traslado marítimo.**

Dentro del contrato de pasaje pueden darse situaciones en las que el traslado ya no sea efectivo o se cancele por diversas situaciones que le son imputables tanto al pasajero como al transportador o bien se puede dar el supuesto que dicha cancelación no dependa de alguno de ellos, de ahí la importancia de mencionar en qué consisten tales circunstancias.

### **Imputables al pasajero**

#### **11.6.1. Cancelación derivada de la muerte del pasajero.**

Esta causa de cancelación podemos dividirla en tres supuestos, el primero es en el caso que se diera la muerte del pasajero antes de abordar al yate, en este supuesto el transportador adquirirá el derecho a recibir tres cuartas partes del precio pagado por el pasaje, el segundo supuesto contempla la posibilidad del que el pasaje lo haya adquirido un tercero, siendo así nada se le deberá al transportador; y por último el tercer supuesto contempla que si se da la cancelación por muerte del pasajero durante el transcurso del trayecto, el pago del pasaje deberá abonársele íntegro al transportador.

#### **11.6.2. Cancelación por no presentarse el pasajero.**

Esta causa deriva del supuesto en el que el pasajero no se presentara en el puerto y en la fijada hora o fecha para abordar la embarcación e iniciar el viaje, el transportador tendrá el derecho de iniciarlo sin él, quedando el pasajero obligado aun a pagar el precio total del pasaje.

#### **11.6.3. Cancelación por Desistimiento del Pasajero.**

Causa derivada del supuesto en el que el pasajero se desista voluntariamente antes de realizar el trayecto bien que no lo pueda realizar por cuestiones de enfermedad, en estos supuestos el pasajero tendrá la obligación de hacer al transportista el pago del pasaje por la mitad de su precio.

## **Imputables al transportador.**

### **11.6.4 Cancelación por culpa del transportador.**

Si se diera el supuesto que el trayecto marítimo fuera cancelado a consecuencia de su transportador, adquirirá el derecho a que se le devuelva el total del importe de pago, aunado a que se le tendrá que indemnizar por los daños y perjuicios ocasionados.

## **No imputables a las partes**

### **11.6.5. Cancelación del viaje por caso fortuito o fuerza mayor.**

Si la cancelación se debiera a situaciones relacionadas con un acontecimiento fortuito o de fuerza mayor, se dará por terminado el contrato de pasaje, el transportador deberá regresarle al pasajero la cantidad íntegra que este haya pagado por el pasaje, sin responsabilidad para el transportador de tenerlo que indemnizar por daños y perjuicios.

## **11.7. Prescripción en el contrato de pasaje.**

Toda las acciones que deriven del contrato de transporte marítimo de pasajeros prescriben en un plazo no mayor a un año, término que comienza a correr a partir de la fecha en la que el pasajero desembarque en el puerto de destino y en caso de que el Yate no llegue a zarpar comenzará a correr el término de un año a partir del momento en el que se avisó al pasajero.

Lo anterior, es lo que nos establece nuestra legislación que regula este contrato, sin embargo, considero para complementar lo dicho en el párrafo anterior lo desarrollado por el jurista argentino González Lebrero pues explica que:

*“Las acciones originadas en el contrato de transporte de pasajeros y de sus equipajes prescriben por el transcurso de un año a contar desde la fecha del desembarco del pasajero, o en caso de muerte, desde la fecha en que debió*

*desembarcar. Si la muerte del pasajero ocurriera con posterioridad a su desembarco, el plazo de prescripción de un año comenzara a correr a partir de la fecha del fallecimiento, pero el plazo total no podrá ser superior a tres años a computar desde la fecha del accidente.”*<sup>52</sup>

### **Embarcaciones menores de recreo o de placer dentro del turismo náutico.**

Una vez que, ya me he dedicado a realizar un análisis de los aspectos más fundamentales del contrato del transporte marítimo de pasajeros durante la primera parte de este capítulo, toca el turno para desarrollar todo lo referente a nuestro transporte marítimo de pasajero, siendo en el caso en concreto el Yate, mismo que es utilizado por personas para pasar un día navegando por el altamar, realizar actividades recreativas como buceo, o bien para descanso, nuestra legislación mexicana marítima considera a un Yate como una embarcación menor de recreo o de placer.

Podemos definir a esta clase de transportes marítimos, como aquellas embarcaciones que cuenten con una longitud inferior a los 24 metros de *eslora*<sup>53</sup> total, aunado a lo anterior su construcción, equipamiento y diseño durante todo el trayecto marítimo del pasajero deberá estar destinado proporcionar comodidad, para fines recreativos, de descanso o bien, para poder realizar alguna actividad acuática con fines turísticos. De lo anterior podemos concluir y como de su propio nombre se desprende que serán embarcaciones en donde los pasajeros hagan uso para su disfrute o por el simple ocio de navegar.

Dentro de la clasificación del tipo de embarcaciones de recreo encontramos algunas muy conocidas como:

- Lanchas.
- Yates.

---

<sup>52</sup> González Lebrero. Rodolfo A., *Manual de derecho de la Navegación*, Ediciones Depalma, Cuarta edición ampliada y actualizada, Buenos Aires, Argentina, 2000, pág. 477.

<sup>53</sup> *Eslora*: Es la longitud del buque. Normalmente se mide en pies. Así, 1 pie sería aproximadamente 30 cm.

- Botes.
- Catamaranes.
- Motos de agua.
- Veleros.

**Yates:** Desde mi punto de vista, esta embarcación es la que cuenta con más sub clasificaciones y al ser la que nos interesa para desarrollo de este trabajo realizaremos un análisis más extenso, esta embarcación será considerada de recreo y, al igual que la lancha puede ser de motor o de vela.

Dentro del mundo de los Yates un factor que resulta ser de importancia es el tamaño, pues para que se considere una embarcación de recreo tendrá que tener una longitud de más de 10 metros de eslora, a partir de esta medida comienzan a clasificarse a los Yates encontrando que existen por su tamaño, los siguientes:

- **Yates:** Se les llamara así a las embarcaciones cuya longitud va desde los 10 hasta los 24 metros de eslora (embarcación de recreo)
- **Yates Grandes:** Aquellos cuya longitud va de los 24 metros a los 40 metros de eslora.
- **Súper Yates:** Irán desde los 40 metros hasta los 60 metros de eslora.
- **Mega Yates:** Estos tienen eslora por mucho de los 60 metros.

Ahora bien, dentro de los Yates de recreo, existe una sub clasificación y esta será razón de su estructura, es decir, de si son Yates de vela o de motor, encontrando los siguientes.

- **Yate crucero a motor:** Serán embarcaciones cuya velocidad y rendimiento se encuentra en segundo plano, pues lo importante aquí es la comodidad y el confort de los pasajeros, su estructura deberá tener todas las necesidades posibles y estarán propulsados por uno o dos motores, usados para paseos turísticos
- **Yates proa abierta:** Son los más comunes pues están construidos con el estilo americano, están impulsados con motores potentes y al igual que los anteriores deben contener comodidad.

- **Yate de recreo a vela:** También conocidos como veleros de paseo, son diseñados para el ocio de los pasajeros lo que implica que de igual forma contengan comodidades para los mimos, son usados para paseos turísticos.
- **Yate motovelero:** Se podría decir que es un Yate híbrido (combinación de uno de motor y vela), se enfocan más en la velocidad, sin dejar a un lado el confort.

### 12.1. Requisitos para ser consideradas embarcaciones de recreo o de placer.

Ya que tenemos bien definido qué tipo de embarcaciones son consideradas de recreo o de placer (Yates) debemos establecer que requisitos son exigibles para poder ser usadas por los pasajeros.

El reglamento de nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos, será la que nos dé pie para el estudio de los requisitos, por tanto dichas embarcaciones deberán contar con:

- **Una matrícula:** Artefacto con el que la marina puede identificar a las embarcaciones como mexicanas, por lo tanto se les reconoce su nacionalidad y en consecuencia se encuentran sujetas al amparo y protección de las leyes mexicanas.
- **Un Certificado de Seguridad:** Para este requisito existen dos supuestos, en las embarcaciones de uso particular contarán con un certificado de seguridad cuya vigencia será de tres años, si se tratara de una embarcación comercial la vigencia será solo por un año.
- **Un manual del propietario:** Debe de contar con las especificaciones como lo son datos del constructor o fabricante de la embarcación, carga máxima de pasajeros, características de manejo y medidas preventivas ante la realización de riesgos como lo son incendio o entrada masiva de agua y por ultimo debe contener el peso de la embarcación.

Sin embargo, existen embarcaciones que pueden estar exentas y prescindir de alguno de estos requisitos, como lo es en específico el carecer de la matrícula y para ilustrar mejor al lector se procederá a dar un listado de aquellas embarcaciones que se encuentran en este supuesto.

- Las embarcaciones que cuenten con hasta 5 metros de eslora, que sean usadas por particulares y además usen remos para ser impulsadas (canoas, kayaks, botes rígidos o semi rígidos, botes inflables, botes sin motor o a velas).
- Embarcaciones destinadas únicamente a competencias deportivas
- Embarcaciones que sean construidas con el carácter de experimental a excepción de que sean vendidas.
- Embarcaciones que tengan motores con una potencia no mayor a los 10 caballos de fuerza o HO.

También, podemos encontrar embarcaciones que no sean consideradas como de placer o de recreo, que aunque sean de tamaño pequeño no contienen las características antes mencionadas y entre ellas podemos encontrar a:

- Tablas de sky, surf, windsurf, deslizadores.
- Objetos inflables, como lo son las bananas torpedos.
- Bicicletas, triciclos acuáticos o aquellas que su impulso provenga de pedales.

## **12.2. Modalidades del turismo Náutico.**

### **12.2.1. Para uso particular.**

Como su propio nombre lo indica se trata de una modalidad aplicante únicamente personas con su propia embarcación de recreo o de placer para personas con embarcaciones deportivas, en esta modalidad el propietario deberá contar con un lugar de atraque para cuando arribe o bien si es que requiere que

su embarcación permanezca en el puerto, la autorización para ocupar un lugar será conferida por la capitanía de puerto.

Para el caso de que se trate de una embarcación de carácter deportivo el propietario como requisito deberá obtener la autorización de la capitanía de puerto del lugar en donde tendrá verificativo la competencia, será esa propia capitanía quien tendrá como deber que se cumplan con todas las medidas de seguridad, protección a los tripulantes y usuarios de la misma.

### **12.2.2. Servicios a terceros.**

Para cerrar el presente capítulo por lo que hace a esta segunda modalidad, que es la que nos interesa, pues se relaciona directamente con el tema del presente trabajo de investigación. Aquí el servicio de turismo náutico será en embarcaciones menores de recreo o de placer y prestado por un tercero al que se le llamara naviero, para prestar este servicio deberá contar con el permiso de la capitanía de puerto o bien de la dirección general.

Ahora bien, los navieros para que puedan obtener el permiso les es obligatorio realizar una solicitud, la cual tendrán que presentar ante la capitanía de puerto cuya jurisdicción sea competente y dependiendo de en donde se preste el servicio, ya que les sea aprobada su solicitud y en consecuencia otorgado el permiso cuya vigencia será de seis años, el naviero tiene como principal obligación de contratar las pólizas de seguros de los usuarios o pasajeros, si no cumple con este requisito no podrá prestar el servicio.

Dentro de la prestación de turismo náutico a terceros podemos encontrar un catálogo de los servicios que se ofrecen bajo esta modalidad y entre los cuales, los siguientes:

- Servicios de recorridos turísticos, consistentes en trasladar a turistas hacia zonas de interés que lo pueden ser por su atractivo turístico natural y en las cuales adicionalmente se pueden dar o no actividades de recreo como el buceo.

- Servicios de pesca deportiva, para transportar turistas a zonas donde la pesca está autorizada para capturar especies de peces que se indique en el permiso de pesca deportiva o recreativa.
- Servicios de remolque y esquí acuático, por medio del cual las embarcaciones son remolcadas al usuario que se encuentra usándolas, en la zona determinada para la misa.
- Servicio de vuelo en paracaídas en el cual el usuario es remolcado en un paracaídas por la embarcación, con la finalidad de que con el impulso que este le ofrece logre el vuelo y realice el recorrido.
- Servicio de motos acuáticas o un similar donde se le brinda al pasajero usar el vehículo, ya sea solo o acompañado de un instructor para que pueda realizar el recorrido en un área de 100 metros de la orilla.

Por todo lo anterior expuesto debemos concluir que, el Yate al estar considerado por nuestra legislación marítima como una embarcación menor de recreo o de placer se registrará bajo los lineamientos del contrato de transporte marítimo de pasajeros o contrato de pasaje, por lo cual resultará necesario analizar en el siguiente capítulo la clase de seguro marítimo que les aplicará a los pasajeros usuarios de esta embarcación.

#### **CAPÍTULO IV: DE LOS SEGUROS APLICANTES A LOS PASAJEROS DENTRO DE LAS EMBARCACIONES MENORES DE RECREO O DE PLACER (YATES) Y PROCEDIMIENTO PARA LA LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.**

El lector a partir de este punto cuenta con un amplio panorama de las clases de contratos por los que se rigen los distintos tipos de transportes marítimos, siendo el que nos interesa, el contrato de transporte marítimo de pasajeros, también llamado contrato de pasaje, toda vez que será el contrato por el cual se rigen los Yates, transporte clasificado por nuestra legislación marítima como una embarcación menor de recreo o de placer.

También cuenta con una noción específica acerca de lo que es el seguro marítimo, dado que se plasmaron distintas definiciones ofrecidas por doctrinarios del tema, así mismo puede distinguir cual es la naturaleza jurídica de este, cuáles son sus elementos personales y formales, saber con precisión, que para que todo seguro opere es necesario que se dé la producción de un riesgo, también cuenta con el conocimiento de que el seguro marítimo opera para distintos contratos incluyendo el de transporte marítimo de pasajeros o de pasaje

Por todo lo anterior y a efecto de culminar la presente investigación, es que llego a su punto total, es decir, saber si se actualiza la aplicación de un seguro marítimo a los pasajeros (en su persona o en sus bienes) que usen una embarcación menor de recreo o de placer, Yate en el caso que se dé la realización de un siniestro o riesgo marítimo.

Para ello se debe recordar, que dentro del capítulo segundo referente al seguro marítimo en específico, el subtema de los riesgos o accidentes extraordinarios que se producen en la navegación, deje pendiente por desarrollar a profundidad la denominada “RESPONSABILIDAD CIVIL PRODUCIDA POR SINIESTROS MARITIMOS”, tema que resulta ser fundamental para este capítulo.

Con relación a la responsabilidad civil, Cervantes Ahumada llegó a la conclusión de que todo buque cuenta con una fortuna de mar, esta fortuna estará conformada por todas sus pertenencias o bienes, que en caso de que surja alguna obligación derivada de la navegación serán consideradas como patrimonio de afectación, por lo tanto la responsabilidad del naviero se limitara a ese mismo patrimonio, para que ello aplique es necesario identificar que embarcaciones son consideradas como buques puesto que un Yate no tendría ese carácter sin embargo existe una excepción a la regla y está consiste en que si el Yate está destinado al tráfico marítimo si adquirirá tal calidad jurídica y constituiría una fortuna de mar.

En la legislación marítima se establece que en la responsabilidad civil derivada por algún siniestro en el mar, el propietario de la embarcación será responsable de los daños que se le imputen y que le ocasione a terceros por la explotación de la embarcación o bien por su carga (transporte de mercancías) así también por las medidas que implemente para atenuar o prevenir los posibles daños. De lo anterior podemos dilucidar que efectivamente a los pasajeros de una embarcación se les protege jurídicamente imputándole una responsabilidad al dueño de la embarcación

Por último y concatenado a lo anterior expuesto el artículo 176, de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos impone la obligación a todas las embarcaciones que naveguen en zonas marinas o bien en las *aguas interiores*<sup>54</sup> *mexicanas* el contratar un **seguro de protección y responsabilidad civil**.

---

<sup>54</sup>Artículo 36 *Ley Federal del Mar*: Son aguas Marinas Interiores aquellas comprendidas entre la costa y las líneas de base, normales o rectas, a partir de las cuales se mide el Mar Territorial, de conformidad con las disposiciones pertinentes del Reglamento de la presente Ley y que incluyen:

- I.- La parte norte del Golfo de California;
- II.- Las de las bahías internas;
- III.- Las de los puertos;
- IV.- Las internas de los arrecifes; y
- V.- Las de las desembocaduras o deltas de los ríos, lagunas y estuarios comunicados permanente o intermitentemente con el mar.

*“Artículo 176.- Todas las embarcaciones que naveguen o artefactos navales que se encuentren, en zonas marinas o en aguas interiores mexicanas, deberán de contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.”*

### **13.1. Seguro de responsabilidad civil derivada de siniestros.**

Dando seguimiento a lo expuesto con antelación dentro del preámbulo de este cuarto capítulo, resulta evidente la existencia de un seguro marítimo aplicante a los pasajeros usuarios de embarcaciones como lo son los yates, puesto que dentro de la propia finalidad de un seguro marítimo sabemos que comprende o instituye la responsabilidad del dueño de la embarcación derivada del ejercicio de la navegación u actividad conexas a ella, esto tal cual lo establece el artículo 186 fracción IV de la ley de navegación y comercios marítimos.

*“Los contratos de seguro marítimo podrán comprender todo interés asegurable legítimo y recaerán sobre: (...)*

*IV. La responsabilidad del propietario de la embarcación, naviero, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas a ella.”*

Bajo esa misma línea debemos desentrañar que se entiende con ese tipo de responsabilidad, para ello debemos traer de nueva cuenta que, dentro de las coberturas que ofrece el seguro marítimo se encuentra la referente a la responsabilidad del naviero, cobertura que encontramos dividida en dos tipos, por lo que hace a la primera modalidad de responsabilidad del naviero, tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes (producto de la colisión entre dos o más embarcaciones), corresponderán al asegurador de casco y maquinaria, la otra cuarta parte restante de la responsabilidad estará a cargo de los clubs de protección e indemnización.

La segunda modalidad establece que la responsabilidad del naviero será por el importe de los daños causados a otros (pasajeros) en sus personas o en sus bienes.

Resulta necesario plasmar ciertos criterios que maneja la doctrina y la vida practica en relación a este seguro y con los que me encuentro de acuerdo, el jurista y tratadista de seguros Guardiola Lozano, al respecto del particular nos establece que en el seguro de responsabilidad civil, *“el asegurador se compromete a indemnizar al asegurado del daño que pueda experimentar su patrimonio a consecuencia de la reclamación que le efectuó un tercero, por la responsabilidad en que haya podido incurrir, tanto el propio asegurado como aquellas personas de quienes él deba responder civilmente.”*<sup>55</sup>

Aunado a lo anterior, las propias empresas aseguradoras, como lo es la aseguradora AIG Seguros México, S.A de C.V., establecen que en el seguro de responsabilidad civil, se comprometen a pagar la indemnización debida por el asegurado para con un tercero, derivado de algún hecho no doloso (que causen daños, muerte, mengüen la salud de un tercero o bien causen un detrimento en los bienes propiedad del tercero dañado) del asegurado o bien por los realizados por quien sea civilmente responsable de esté, que se hayan realizado en territorio nacional y durante la vigencia de este seguro

Una vez desarrollado lo anterior, resulta obvio para el suscrito establecer que el seguro marítimo de responsabilidad civil aplicante a los pasajeros de un Yate, es *aquel por el cual el dueño o propietario de la embarcación cubre y responde por todos los daños de los que sea responsable y que le cause a otras personas (pasajeros) o a sus bienes, lo anterior derivado de la utilización u operación de la embarcación e inclusive por los daños ocasionados por la carga, combustible o basura derramados.*

---

<sup>55</sup>Guardiola Lozano. A. *Manual de Introducción al Seguro, Fundación MAPFRE estudios, Instituto de Ciencias del Seguro*, Editorial Mapfre S.A., Madrid España. 1990, pág.86.

### **13.2. Cobertura en el seguro de responsabilidad civil derivada de siniestros**

Ya que se ha establecido que efectivamente los pasajeros a bordo del Yate se encuentran protegidos en caso de que ocurra un siniestro en ellos a bordo de la embarcación y que dicha protección es por medio de la responsabilidad civil del propietario del medio de transporte, es necesario explicar cuál es la cobertura dentro de la mencionada responsabilidad, para ello encontramos en la doctrina argentina y en nuestra legislación que en la responsabilidad civil en las embarcaciones menores de recreo o de placer (Yates), se cubren daños y pérdidas que emanen directamente de un naufragio, explosión incendio o varadura, así como por el choque que se suscite con otras embarcaciones, boyas, muelles u cualquier objeto flotante.

Dicha cobertura en la doctrina argentina podrá extenderse cuando el siniestro ocurrido sea producido de forma parcial, total por algún vicio oculto en el material de la embarcación, que exista algún defecto de construcción, lo anterior aplicara exclusivamente siempre y cuando el vicio sea conocido por el asegurado.

De igual forma se podrá extender la cobertura por responsabilidad civil en caso de muertes o lesiones de las personas transportadas en la embarcación, durante el trayecto del viaje, al abordarla, al descender de ella o bien en caso de incendio explosión o naufragio siempre y cuando la embarcación se encuentre en navegación y dentro de los límites señalados en la póliza

En nuestro sistema jurídico mexicano en materia marítima, encontramos que la cobertura de este seguro para efectos de indemnización y de protección podrá ser contratada por medio de los clubes de protección o bien a través de aseguradoras, quienes deberán tener como requisito fundamental;

**1)** La vigencia del seguro de protección a usuarios: El cual debe de ser suficientemente amplio para poder alcanzar a indemnizar a los terceros que

resulten afectados por la producción de siniestro alguno, desde que inicie el viaje hasta que concluya.

2) Vigente el seguro de daños a terceros: Seguro en el cual, la póliza protege a terceros que resultaron afectados por la embarcación, este seguro como regla general deberá contener la protección de daños a personas y protección de daños materiales a terceros, y por ultimo;

3) Se deberán contratar seguros para los tripulantes excepto si estos se encuentran afiliados al Instituto Mexicano de Seguridad Social (IMSS).

De igual forma, dentro de nuestra legislación marítima se establece que la cobertura por medio de las indemnizaciones que deben realizar los clubes de protección o bien las compañías aseguradoras, deberán estar sujetas y adecuarse a los montos indemnizatorios establecidos por el artículo 1915, del Código Civil Federal.

Artículo que establece en resumidas cuentas que, al afectado por la responsabilidad civil derivada de un siniestro marítimo le corresponderá elegir de qué forma se le repara su daño si este es posible de reparar o bien, elegir el pago de los daños y perjuicios .

Cuando el daño ocasionado a la persona por el siniestro genere la muerte, una *incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal*, el monto y grado de la reparación se tendrá que realizar conforme a lo que establece la ley federal del trabajo.

Concatenado a la idea anterior, la indemnización tendrá que realizarse y calcularse de la siguiente manera, se deberá tomar como base la Unidad de

Medida y actualización (UMA)<sup>56</sup> vigente equivalente a 96.22 pesos, lo anterior multiplicado por el número de unidades generada para cada del tipo de incapacidad que produzca el siniestro ocurrido.

A efecto de que no quede duda alguna de lo anterior ofreceré un ejemplo del cálculo debido:

En mis vacaciones de semana Santa de 2022 decido rentar un Yate para relajarme unos cuantos días, durante el trayecto la embarcación sufre un siniestro, lo que ocasiona que pierda mi brazo derecho. Suponiendo que la Ley Federal del Trabajo en su tabulador establece que, la pérdida de un brazo derecho está cuantificada por un total de 3000 unidades, siguiendo lo expuesto en las líneas que anteceden, para poder cuantificar la indemnización a la que tengo derecho deberemos multiplicar la UMA por las unidades generadas por la pérdida de mi brazo derecho, quedando de la siguiente manera.

***UMA (\$96.22 M.N) X UNIDADES GENERADAS POR PERDIDA DE BRAZO DERECHO (3000) = \$288, 660.00 (Doscientos ochenta y ocho mil seiscientos sesenta pesos 00/100 M.N). Cantidad por la que deberé ser indemnizado.***

### **13.2.1. Seguro de casco o maquinaria.**

Como se estableció en párrafos anteriores, la responsabilidad civil derivada de siniestros marítimos podrá ser cubierta e indemnizada por medio de dos instituciones, la primera de ellas, es con una compañía aseguradora a través del seguro de casco o maquinaria, motivo por el cual resulta necesario desarrollarlo de forma sencilla, en general este seguro está dirigido a cubrir los daños que la propia embarcación durante la navegación pueda sufrir por el siniestro.

---

<sup>56</sup> *Unidad de Medida y Actualización (UMA):* Según la INEGI la UMA es la referencia económica en pesos para determinar la cuantía del pago de las obligaciones y supuestos previstos en las leyes federales, de las entidades federativas, así como en las disposiciones jurídicas que emanen de todas las anteriores

En ese sentido la póliza generada para el seguro de casco o maquinaria amparará de forma enunciativa, más no limitativa los daños y pérdidas ocurridas a la embarcación por los siniestros derivados por el peligro de los mares ríos o cualquier agua navegable, fuego u explosión, contra el robo de persona que no están a bordo del buque, por piratería, por echazón, terremoto o erupción volcánica, por el estallido o rupturas de calderas, por la negligencia del capitán o de su tripulación, etc.

Sin embargo derivado de la gran diversidad de tipos de embarcaciones, el funcionamiento del seguro de casco o maquinaria operará de forma distinta pero la cobertura seguirá siendo la misma. Dentro de las distintas embarcaciones existentes podemos encontrar las siguientes: a) Buques de casco para altas velocidades diseñados para usos de guerra; b) Buques de casco plano de gran desplazamiento diseñado para el transporte de pasajeros o mercancías. c) Buques de casco plano de poco desplazamiento para uso de altas velocidades y d) Buques de medio casco de medio desplazamiento para actividades deportivas.

### **13.2.2. Clubes de protección e indemnización (Protection and Indemnity Clubs P&I).**

La segunda institución por medio de la cual podemos obtener una cobertura e indemnización para la responsabilidad civil derivada de un siniestro marítimo, es a través de los denominados clubes de protección, institución que resulta ser de gran relevancia para efectos del presente trabajo de investigación, los llamados *PANDI*<sup>57</sup> por sus siglas en inglés a diferencia del seguro de casco o maquinaria

---

<sup>57</sup> En México contamos con diversos clubes de protección e indemnización, el más reconocido es P&I Services Mexico, institución cuyo principal objetivo es, cuidar los intereses de sus miembros y brindarles soluciones alcance de sus servicios fortaleciéndose como los corresponsales más fiables de P&I en México. Son un grupo de compañías fundado en 1928 que se encargan de cubrir las necesidades de la industria marítima, tanto a nivel nacional como a nivel internacional y cuyas principales funciones se encuentran :

- Ser corresponsales para aseguradoras marítimas internacionales.
- Ser corredores de Reaseguro
- Ser operadores de terminales portuarias
- Son agentes navieros
- Son armadores u operadores de buques

que ofrecen las compañías aseguradoras, serán seguros complementarios a los anteriormente señalados puesto que, se enfocan en cubrir los daños que la embarcación, por ejemplo daños que la embarcación ocasione al cargamento a la tripulación y a pasajeros.

En la práctica me gustaría hacerle saber al lector, que los clubes de indemnización son asociaciones mutualistas, cuya principal función es brindar una cobertura a la responsabilidad civil derivada de determinados sucesos, así como para asegurar las cosas transportadas en la embarcación incluyendo a las personas ya sean tripulantes o pasajeros así como ofrecer una cobertura de responsabilidad civil frente a terceros.

Martín Calleja tratadista argentino de seguros marítimos conserva una postura similar a las anteriores, por lo cual considero adecuado plasmarla en esta tesis pues establece que se tratan de organizaciones mutualistas que cubren riesgos producidos durante la navegación, por lo anterior nos dice que son *“asociaciones mutuales conformadas por propietarios y armadores de buques, las cuales tiene por objeto dar cobertura a determinados riesgos que amenazan los intereses asegurables de sus miembros, vinculados con la navegación.”*<sup>58</sup>

La existencia de estos clubes derivó de la necesidad que tenían los navieros en protegerse en contra de la gran existencia de leyes marítimas que se les

- 
- Así también operadores logísticos.

Este PANDI se encuentra integrado por 5 divisiones estratégicas: 1) División de Seguros, 2) División de Agencia Naviera. 3) División de Transporte Marítimo. 4) División de Marketing y 5) División de Logística y terminales Portuarias

Dentro de sus puntos fuertes es que cuentan con gran experiencia en el manejo de todo tipo de asuntos derivados de siniestros marítimos que se han producido dentro del territorio mexicano.

Al ser uno de los clubes más reconocido en territorio mexicano se encuentra presente en diversos puertos mexicanos de gran importancia, en el puerto de Veracruz, Manzanillo, Lázaro Cárdenas, Altamira y el puerto de Salinas Cruz.

<sup>58</sup> Calleja, Martín. *Los Seguros de protección e indemnidad (P & I Clubs)*, Secretaria Académica. Pontificia Universidad Católica Santa Lucia. Buenos Aires, Pág. 5.

imponían, pues únicamente se les pagaban las cantidades que la ley establecía como reembolso respecto de riesgos ocurridos a tripulantes y pasajeros cantidades que no resultaban suficientes y que los ponían en una situación de quiebra, aunado a lo anterior y debido a que las compañías aseguradoras por el siniestro del abordaje solo cubrían tres cuartas partes, los navieros se veían obligados a poner de sus bolsillos para cubrir el otro cuarto, situación que tuvo solución con la creación y formación de multicitada institución.

### **13.2.3. Clubs de protección e indemnización y su naturaleza jurídica.**

Para poder abordar y desentrañar cuál es su naturaleza jurídica, es forzoso avocarme al estudio de la figura llamada *asociación de intereses*, toda vez que del extenso estudio prestado a los clubs nos podemos percatar que muchos doctrinarios se inclinan por aceptarlos como una “*asociación*”, postura que comparto y acepto ampliamente por los razonamientos que expondré.

Es de explorado derecho, que la figura de la asociación de intereses descansa su fundamentación en el principio de *comunidad* que surge entre los miembros de la empresa marítima, misma que se encontrará unida por el interés común de garantizar la seguridad ante las eventualidades marítimas que puedan surgir durante el trayecto, es decir, los siniestros que se puedan suscitar durante el viaje.

Albert y Thoo en su noción respecto a la asociación de intereses nos remiten a los antecedentes, señalándonos que surgió “*en una época en la que los comerciantes y navegantes debieron estrechar sus vínculos ante el inminente desvanecimiento de la “pax roemana” y la voracidad de los piratas escandinavos y sarracenos*”.<sup>59</sup>

Bajo esa misma tesitura, resulta evidente para el suscrito hacerle ver al lector, que los clubs de protección e indemnización están totalmente fundamentados en

---

<sup>59</sup> Albert, Kossi; Thoo, Francis, 2003, Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantiel du Bénin, de la Cote d'Ivoire et du Nigeria, LIT Verlag Münster Berlin, pág 35.

la asociación que forman los navieros u armadores miembros, toda vez que, asumirán de forma conjunta los riesgos y siniestros ocasionados en el trayecto marítimo, en pocas palabras se aseguran mutuamente contra los peligros del mar.

Esta afirmación está sustentada por la doctrina francesa llamada sociedad de *aseguramiento mutuo* o "*Société d'assurance mutuelle*", doctrina que nos resume el tratadista Valenciano Góngora dentro de su obra "La Avería Gruesa: Reflexiones críticas sobre la utilidad y vigencia de un instituto controvertido de la Lex Marítima", concluyendo que esta clase de aseguramiento tiene la finalidad de proteger a los asociados de la realización de una situación imprevista y ajenos a ellos (siniestro), sin embargo para que esta protección pueda ser posible es necesario la creación de una comunidad de riesgos (formada por los asociados) cuya función es la de indemnizarse mutuamente por el siniestro ocurrido, dicha indemnización será cubierta por el pago de cuotas que hagan, es por ello que se dice que en los miembros de los clubs tiene una doble función, el ser asegurado y ser asegurador.

En virtud de los anteriores razonamientos, es que puedo concluir que la naturaleza jurídica de los clubs de protección e indemnización la encontraremos en la "teoría de la asociación de intereses", en la cual se da la creación de una comunidad de riesgos que se compromete a indemnizarle a los miembros por los daños sufridos derivados de un siniestro marítimo.

#### **13.2.4. Estructura de los clubs de protección e indemnización.**

Una vez que tenemos claro que los clubs son los encargados de cubrir e indemnizar la responsabilidad civil que ocasione el naviero para con los pasajeros que aborden el Yate, así como saber que son una organización de carácter mutualista, resulta necesario el avocarme en la estructura de su organización con la que se rigen.

Los PANDI se encontrarán integrados por los navieros u armadores (encargados de la navegabilidad del yate), miembros de la propia organización, quienes como ya mencioné en los párrafos anteriores se encuentran obligados a contribuir con una suma de dinero de forma anual, dichas contribuciones tendrán como finalidad formar un especie de fondo de ahorro, mismo que será utilizado en las coberturas ofrecidas por los clubs, siendo en el caso en concreto para cubrir e indemnizar los daños ocasionados a los pasajeros del yate en sus bienes o en su persona.

Podrán ser miembros de los clubs todos los armadores o navieros de embarcaciones, incluyendo Yates aún y cuando no sean propietarios de la misma, y en casos extraordinarios se admite que formen parte los fletadores, figura que el suscrito se abocó en explicar dentro del capitulado segundo, sin embargo estos últimos deberán cubrir el requisito del pago de una cuota única que está en función del riesgo y de la duración de su contrato de fletamento.

Una vez que resulte admitido el naviero u armador asume la obligación de cumplir con el pago de la cuota anual así como como una adicional en los términos que fije la junta general.

Una característica que me parece de gran relevancia destacar, es que los miembros que conforman los clubs actúan en un doble aspecto como aseguradores y asegurados, característica que los distingue de las compañías aseguradoras.

Así mismo, al ser esta institución una organización sin fines de lucro dentro del ámbito asegurador, en caso de que en las cuentas anuales se obtenga un remanente, este es aplicado para poder mantener o reducir el precio de las primas (es decir las contribuciones) en el siguiente año de cobertura.

La estructura de los clubs de protección e indemnización estará conformada por los siguientes órganos:

**Gerentes:** Su función a desarrollar consiste en dirigir el club, estarán facultados para aceptar las inscripciones de quienes quieran ser nuevos miembros, inscripción de otras embarcaciones de quien sea ya miembro, aunado a que se encargan de dar atención y seguimiento a las reclamaciones hechas por los miembros integrantes.

**Comité de directores:** Se encuentra integrado por doce hasta treinta y cinco miembros, electos por un período de tres años. Entre sus principales funciones a desarrollar se encuentra la tarea de elegir a los gerentes, el establecer el monto de las cuotas iniciales y adicionales que deben cubrir anualmente los miembros, son los encargados de decidir si se desarrolla alguna actividad que parezca oportuna para el club siempre y cuando este apegada a los estatutos.

**Junta general de gobierno:** Estará conformada por todos y cada uno de los armadores y navieros miembros, la función principal de esta junta es la elección de las personas que conformaran el comité de directores, así mismo de la junta dependerán decisiones como lo son las referentes a la ampliación de cobertura que ofrece el club, la aprobación de las cuentas anuales, como la elaboración de los estatutos por los cuales se regirá el club.

**Corresponsales:** Aunado a las figuras anteriormente descritas los clubes cuentan en cada puerto con corresponsales, que cumplen con la función de ayudar o auxiliar a los miembros del club en caso de algún inconveniente o siniestro.

**Managers:** Ubicamos que la doctrina española referente a la integración de los Clubs incluye a los denominados “managers”, que el suscrito lo asimila a la figura de los asesores externos, básicamente serán despachos de abogados o bien una

firma que se especialice en la gestión de clubs. Su función será realizar tareas cotidianas como los de mantener al día el club, realizar gestiones administrativas o ejecutivas.

Entre algunas de sus funciones ya sea de carácter administrativo o ejecutivo que desempeñan podemos mencionar las siguientes:

- ◆ Se encargan de la tramitación e investigación de reclamaciones (función que también puede realizar el gerente).
- ◆ Están facultados para señalará las funciones que tendrá el personal y lo necesario para que el club tenga un buen funcionamiento.
- ◆ Pueden aceptar a nuevos miembros.
- ◆ Pueden hacer el pago que generen las reclamaciones
- ◆ Están autorizados para la revisión del expediente o historial de los miembros del club, entre otras funciones.

**Miembros:** Por último y aunque resulte obvio para el lector no me gustaría dejar de lado a este elemento, puesto que de su existencia depende la formación de estos clubs. Por miembro debemos entender que será todo naviero u armador que inscriba su embarcación (yate) en el club.

Una vez que el miembro es aceptado por el director para formar parte del club, se procede a hacer su registro en lo que la organización denomina libro de miembros o socios, este registro tendrá como finalidad el poderle expedir un documento de suma importancia, el famoso certificado de inscripción, documento con el que el club le garantiza los derechos como asegurado.

Los clubs de protección e indemnización a diferencia de las compañías aseguradoras no emitirán la famosa póliza de seguros, toda vez que su responsabilidad no se limita a una cantidad de dinero determinada, como sucede en las pólizas expedidas por una aseguradora.

#### **13.2.4.1. Vigencia del Certificado de inscripción expedido a los miembros.**

Es importante mencionar la renovación de vigencia del certificado, para que siga surtiendo los efectos concedidos con los miembros tendrá que realizarse siempre en una fecha fija, esto quiere decir, que será siempre la misma para todos los integrantes sin importar cuando hayan ingresado al club, la razón es por qué se trata de una institución de carácter mutualista, por ejemplo los miembros pertenecientes a los clubs ingleses renuevan su certificado los días *20 de febrero*.<sup>60</sup>

Por regla general, el certificado se emite con una vigencia de un año, a menos que alguna de las partes notifique su terminación anticipada, es muy común que los clubs establezcan una cláusula en la que se pueda prorrogar esa vigencia en un caso en concreto, pues establecen que si a la llegada del término de la vigencia la embarcación se encuentra aun navegando, la cobertura se ampliará y seguirá vigente hasta que pueda llegar al puerto de destino, en el ámbito práctico a esta acción se le denomina como *“Continuation Clause”* o Clausula de continuación.

#### **13.2.5. Obligación de los miembros al pago de cuotas.**

Una vez que los navieros u armadores son aceptados por el gerente del club o en su caso por los managers, se les expide un certificado, adquiriendo la obligación de pagar una cierta cantidad de dinero, que como ya lo expresé con anticipación tendrá como finalidad conformar una especie de fondo de ahorro, con

---

<sup>60</sup> El día 20 de febrero tiene un trasfondo histórico para los ingleses, ya que durante los meses de invierno, los buques se desarmaban y se resguardaban, hasta que terminara el frío invernal. Muchos Buques anteriormente realizaban la ruta del Báltico y era el 20 de febrero cuando este mar se deshela y comenzaba, nuevamente, el comercio marítimo.

el cual hará frente para cubrir la responsabilidad civil en que incurra el naviero para con los pasajeros que aborden el Yate.

Sin embargo, dentro de los clubs estas cuotas son clasificadas en dos importantes rubros y que dependen de si las mismas son canceladas en el momento que comience el periodo en el que el miembro es asegurado o si son canceladas con posterioridad a ese momento, en relación a lo anterior tendremos las denominadas cuotas iniciales también llamadas “*Advance Calls*” y las cuotas adicionales o suplementarias también llamadas “*Supplementary Calls*”.

### **Cuotas iniciales (Advance Calls).**

Se refieren a las contribuciones que tendrá que hacer el naviero u armador miembro desde un inicio, es decir desde el comienzo del período asegurador, estas cuotas estarán destinadas a conformar el capital con el que responderá el club para cubrir los siniestros que se lleguen a dar durante ese periodo.

### **Cuotas Suplementarias (Supplementary Calls).**

Este segundo tipo de cuota y como su nombre propiamente lo indica, en caso de que las cuotas iniciales no sean con el objetivo de satisfacer la indemnización derivada del siniestro, el club se encuentra plenamente facultado para solicitar a los miembros contribuciones adicionales y de esta forma suplir el faltante, por ello adquieren el nombre de suplementarias.

Resulta entonces evidente que con las cuotas iniciales el club deberá cubrir el costo total de las indemnizaciones derivadas por los riesgos asegurados, lo anterior cuando se rigen por el principio de no exigir a los miembros cuotas suplementarias transcurridos el término de ocho meses contado a partir de que haya finalizado el ejercicio anual.

Lo anterior tendrá como finalidad que el club les otorgue seguridad y certeza a sus miembros, para que no se encuentren en duda de si les aumentará el costo por estar asegurados por medio de ellos.

### **13.2.6. Principios aplicantes para el correcto funcionamiento de Clubs de Protección e Indemnización**

Ya que hemos observado que los pasajeros a bordo del transporte marítimo denominado Yate están asegurados por medio de la responsabilidad civil del naviero y que dicha responsabilidad es cubierta por los clubs de protección e indemnización, considero viable explicarle al lector que aunado a la estructura con la que la asociación se maneja, también cuentan con principios y/o criterios fundamentales y necesarios para su correcta operación, que nos ayudan a estudiar más a fondo su función, por ello es que se cuenta con:

**El principio de indemnización o indemnidad:** Es a partir de este principio que se fundamenta la obligación para los clubs de indemnizar a los navieros u armadores miembros, una vez que estos hayan pagado su deuda adquirida por el concepto de responsabilidad civil frente a terceros por la realización de un hecho dañoso.

Sin embargo, los clubs para poder hacer valido este principio, se apegan estrictamente a una regla que dentro del argot de los clubs se le denomina "*Pay tu be pay*", lo que se traduce al español como *paga para que seas pagado*, es decir que la organización simplemente realiza la indemnización al naviero o armador miembro hasta y por el monto que este último haya pagado por concepto de responsabilidad civil frente a un tercero, es decir, que el club no indemniza al pasajero de un Yate si no que indemniza al naviero que tuvo que indemnizar al pasajero por su responsabilidad civil.

Este principio ha sido fuertemente criticado, puesto que al apegarse los clubs a la regla anteriormente explicada, los navieros u armadores se ven imposibilitados

para ejercer acción alguna directamente con la organización, es así que encontramos que la legislación europea no permite que los armadores ejerciten acción directa en contra de los clubs, mientras que en el Derecho Norte-americano si se establece el supuesto en el que los miembros perjudicados puedan ejercer acción en contra de quien asegure la responsabilidad civil causante del daño, considerando a los clubs aseguradores de la misma.

**El Criterio de la Complementariedad:** En el sentido de que los clubs deben de cumplir con la función de ser un seguro complementario de responsabilidad civil al seguro de casco y maquinaria, por lo tanto los clubs establecen como condición que su navieros u armadores miembros primero hayan contratado el seguro de casco o maquinaria, puesto que únicamente proporcionarán una cobertura suplementaria, es decir, coberturas que no prevea el seguro de casco y maquinaria.

**Principio de la Flexibilidad:** Funge como una característica de relevancia dentro de los clubs, por lo anterior es agregada como clausula dentro de sus reglas es llamada "*ómnibus rules*", con la aplicación de este criterio el club se permite ampliar su cobertura, esto quiere decir que puede brindar una cobertura respecto de un siniestro que no se encontraba previsto, siempre y cuando sea a petición del naviero miembro y con la aprobación de la junta general de gobierno.

Regularmente con la aplicación de la *ómnibus rule* se podrán ofrecer coberturas referentes a las responsabilidades, a las costas o bien a gastos generados por el armamento, coberturas que de forma discrecional el club estará facultado para decidir.

**Cobertura Ilimitada:** A diferencia de la cobertura ofrecida en los seguros de casco y maquinaria, la cobertura de los clubs será ilimitada, esto a razón de que no hay un valor asegurado real o estimado que delimite la indemnización debida al naviero o armador miembro del club.

### **13.2.7. Coberturas ofrecidas dentro de los Clubs de Protección e Indemnización.**

Como ya se ha podido percatar el lector, los clubs de protección e indemnización son asociaciones mutualistas contratadas por los navieros o capitanes de un Yate, cuya finalidad será el asegurar la responsabilidad civil que estos últimos adquieran por la explotación de la embarcación frente a terceros, entre los que se encuentran los pasajeros que aborden la misma, por lo tanto el presente tema es el punto toral de nuestra investigación pues resulta evidente que los pasajeros si cuentan con una protección la cual se desarrollará más adelante

El aseguramiento ofrecido por las diferentes responsabilidades será de acuerdo a diversos criterios y por medio de diversas coberturas, sin embargo algo que me parece bastante adecuado por lo cual comparto la idea, es que los clubs a efecto de no dejar la cobertura de algún riesgo fuera emiten un amplio catálogo para englobar todos los posibles sucesos.

Por lo tanto, dicha cobertura y como se desprende del propio nombre de estas asociaciones se divide en dos rubros por un lado la protección y por el otro la indemnización, motivo por el cual el que suscribe consideró otorgarle el carácter de apremiante a la explicación de estas coberturas entre las cuales encontramos la respectiva a los pasajeros del transporte marítimo Yate.

#### **Riesgos que se engloban dentro de la cobertura de protección.**

Por cuestión de método me gustaría comenzar a desarrollar las coberturas que los clubs ofrecen por responsabilidades dentro del apartado de protección, toda vez que, serán responsabilidades que deriven de la propiedad de la embarcación y que se encuentren afectando, pérdidas humanas, accidentes enfermedades de personas a bordo.

En este apartado se engloba la cobertura por la responsabilidad civil que tenga el naviero frente a los pasajeros que se encuentran a bordo de la embarcación marítima denominada Yate, el cual es tema de estudio de nuestra hipótesis para el desarrollo de esta tesis.

Por lo cual dentro de este apartado existen las siguientes coberturas:

**1. Cobertura de responsabilidad por abordaje o colisión de la embarcación:** Cuando se llega a presentar este supuesto, el club adquirirá la obligación de pagar los daños que deriven a consecuencia de la colisión de un Yate con otro, siempre y cuando esta responsabilidad no haya podido ser cubierta en su totalidad por el seguro de casco y maquinaria.

Si se da este supuesto la cobertura a cargo de los clubs será por un cuarto del valor restante, esto quiere decir, que la cobertura del seguro de casco y maquinaria deberá ser de tres cuartos y el club cubre lo restante, en consecuencia, la responsabilidad del naviero u armador miembro es indemnizable hasta el monto total de todos los daños que haya tenido que pagar a terceros, siempre y cuando haya resultado culpable. Si se determina que la culpa es de ambas embarcaciones la responsabilidad se reparte en partes iguales.

**2. Cobertura por responsabilidad frente a la tripulación:** En la práctica esta cobertura representa un desembolso mayor de dinero para los clubs, Simón Blas tratadista citado a lo largo del presente trabajo maneja que el tripulante “...es quienes trabajan a bordo de un buque en navegación (...) comprende tanto personal destinado a la dirección y gobierno de un buque, como quien prestan servicios en cubierta.”<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> Blas Simone. Osvaldo, *Compendio de derecho de la navegación*, Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, Segunda Edición, Buenos Aires, Argentina, pág. 146.

El Club adquirirá la obligación de pagar la responsabilidad en la que incurra el armador o naviero miembro por la muerte, gastos que se produzcan por la lesión o enfermedad de quienes formen parte de la tripulación del Yate, diferentes autores manejan que esta obligación también incluye gastos médicos u hospitalarios, gastos producidos por la repatriación de la tripulación, gastos funerarios y en ciertos casos los gastos generados por la sustitución de un tripulante lesionado.

Algo que me parece muy importante destacar, es que la protección a los tripulantes no solo abarca el tiempo que duran a bordo del Yate durante el trayecto marítimo si no que se extiende durante toda la vigencia que dura su contrato laboral.

**3. Cobertura por responsabilidad frente a los pasajeros:** Esta es la cobertura que nos interesa para efectos de esta tesis, puesto que en ella se centra el desarrollo de nuestra hipótesis, ahora bien debemos de tener claro que el pasajero se distingue de los tripulantes ya que será toda persona que viaja a bordo del Yate por medio de un contrato de transporte aunado a que paga por ello un pasaje.

Hecha la aclaración anterior, bajo esta cobertura los clubs tienen la obligación de cubrir la indemnización a cargo del naviero u armador del Yate miembro que ocasione por los daños, muerte, lesiones o enfermedades del pasajero esto incluye también pagar las consecuencias de carácter económico que se generen por el desvío de ruta del Yate para desembarcar a los pasajeros que resultaron afectados con la responsabilidad civil del naviero.

Se establece que cuando la responsabilidad civil del naviero se origine por un accidente en el Yate durante el trayecto marítimo la responsabilidad adquirida por el club se puede extender y abarcar desde que los pasajeros se encuentran en el puerto de salida y hasta dejarlos en el puerto de destino, y no solo durante el trayecto marítimo algo que me resulta muy importante.

Las anteriores, son las formas en la que se da la cobertura respecto a daños sufridos en la persona (pasajero) ahora bien, en cuanto a la responsabilidad civil del naviero respecto a los daños ocasionados en los bienes del pasajero quedaran cubiertos de igual forma por el club, en caso de daño y perdida de su equipaje, siempre que el boleto de pasaje incluya el equipaje del pasajero.

Esta responsabilidad podrá estar sujeta a limitaciones cuando se cumpla con requisitos previstos en nuestra ley marítima sin embargo este tema lo abordare más adelante.

Ahora bien, si el lector ha venido prestando atención al desarrollo de este trabajo y en específico de este capítulo podrá deducir con exactitud que la manera en la que los clubs indemnizan por la responsabilidad civil del naviero del yate frente a los pasajeros por daños ocasionados en su persona tendrá que realizarse con estricto apego a nuestro artículo 1915, del Código Civil Federal, tal cual lo ordena nuestra Legislación de Navegación y Comercios Marítimos.

*“La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios*

*Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base la Unidad de Medida y Actualización y se extenderá al número de unidades que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.”*

Artículo que establece en resumidas cuentas, que al afectado por un daño en el caso en concreto la responsabilidad civil del naviero u armador del Yate miembro

frente a los pasajeros derivada de un siniestro marítimo, será al pasajero a quien corresponda elegir de qué forma se le repara su daño si este es posible de reparar o bien, elegir el pago de los daños y perjuicios.

Cuando el daño ocasionado por la responsabilidad civil del naviero genere la muerte, una incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o parcial *temporal*, el monto y grado de la reparación se tendrá que realizar conforme a lo que establece la Ley Federal del Trabajo.

Concatenado a la idea anterior, la indemnización tendrá que realizarse y calcularse de la siguiente manera: se deberá tomar como base la Unidad de Medida y actualización vigente equivalente a 96.22 pesos, el número de unidades será dependiendo del tipo de incapacidad que genere el siniestro ocurrido.

#### **4. Cobertura por responsabilidad frente a personas que no están a bordo:**

Esta cobertura básicamente se centra en cubrir las indemnizaciones por concepto de muerte, lesiones o enfermedad a personal que no forma parte de la tripulación y tampoco son considerados pasajeros, en ese caso podrían ser los técnicos en puerto, estibadores o bien, alguna persona que este paseando por el puerto y se le ocasione lesión o muerte.

**5. Cobertura en caso de polizones, refugiados o personas salvadas en el mar:** En este supuesto los clubs cubren de forma directa todos los gastos que se generen para el caso de que en la embarcación se encuentren a polizones o refugiados o bien la tripulación haya salvado a alguna persona que se encontraba en el mar, pero debo de aclarar que dicha cobertura únicamente será hasta el monto que le corresponde legalmente al naviero miembro.

## **Riesgos que se engloban dentro de la cobertura por indemnización.**

Por ultimo esta es la segunda modalidad de cobertura que los clubs de protección e indemnización ofrecen a sus navieros u armadores miembros, dentro de ella encontraremos que se cubren los siguientes aspectos:

**1. Responsabilidad por carga y gastos adicionales por manejo de la misma:** En esta cobertura los clubs adquirirán la obligación de restituirle al naviero miembro las cantidades que erogaron a razón de daños, pérdidas, retrasos o entrega de las mercancías que se llegasen a transportar, en un lugar diferente del que ya se había acordado.

**2. Cobertura por pago de multas:** Los capitanes al ser contratados por los navieros estarán obligados a restituirles las cantidades erogadas por sus miembros por conceptos de multas que hayan tenido que pagar, multas que se originan por violaciones cometidas por el propio armador o bien por su tripulación a los reglamentos y leyes marítimas.

**3. Cobertura por concepto de remolque:** Los clubs cubren al armador las cantidades erogadas por dedicarse al remolque de embarcaciones, lo anterior en caso de que un miembro propietario de una embarcación deba pagarle a quien remolca su embarcación.

## **Riesgo por los cuales el club se excluye de cubrir.**

Así como los clubs abarcan gran cantidad de riesgos por cubrir también se encuentran en la disposición de no cubrir algunos, entre los cuales podemos encontrar:

- Aquellos que sean cometidos por el naviero u armador con dolo, esto quiere decir que tenga una postura omisiva en su actuar.
- Riesgos cubiertos por el seguro de casco o maquinaria.
- Riesgos que se originen por el comercio ilícito.
- Riesgos de guerra.
- Riesgos nucleares.

### **13.2.8. Ejercicio de acción directa en contra de los Clubs de Protección e indemnización.**

A efecto de no dejarle laguna alguna al lector, me gustaría desarrollar brevemente este tema, pues como se puede corroborar, en el apartado anterior establecí que de la responsabilidad civil que tiene el naviero frente a los pasajeros, estos últimos se encuentran impedidos en ejercer acción alguna contra el club en caso de reclamación judicial, dicha figura encuentra excepcionalmente fundamento en ciertas legislaciones que si prevén acción en contra de estas organizaciones, caso que no sucede en nuestra legislación pues es nulo su estudio.

Por su parte la doctrina española reconoce plenamente que el desarrollo y estudio de la acción directa que podría asistirle a los pasajeros a bordo de una embarcación es un tema muy controvertido, sin embargo, nos aclara que con ella se concede el derecho al afectado de un daño ocasionado por un riesgo asegurado para exigir plena y directamente del asegurador el pago de una indemnización.

Podemos concluir que esta acción es el mecanismo a través del cual el pasajero adquiere la garantía de protección en su persona y bienes, cuyo ejercicio le permitirá obtener una retribución consistente en la indemnización por los daños sufridos, retribución que corresponde a la asociación ejecutarla, con esta retribución como acertadamente lo expresa el doctrinario Sabatino Pizzolante en la acción directa en el seguro de protección, quedaría sin efectos la regla de *Pay to paid* puesto que el naviero miembro ya no podría exigirles se le retribuyan las cantidades erogadas por concepto de responsabilidad civil.

No nos queda más que esperar que en un futuro nuestros legisladores en materia marítima y aseguradora tengan la intención de innovar y sobretodo sentar el precedente respectivo, ya que desde mi criterio su regulación vendría a revolucionar el ámbito asegurador marítimo otorgándole la posibilidad al pasajero de obtener una protección aun mayor con la que ya cuenta.

### **13.2.9. Procedimiento para la limitación en el seguro de responsabilidad civil.**

Una vez que ya hemos establecido y comprobado en el desarrollo de este capítulo nuestra hipótesis, es decir que, el pasajero al abordar el transporte marítimo denominado Yate efectivamente se encuentra asegurado por medio de la figura de la responsabilidad civil del naviero, responsabilidad que asegura a la persona misma o bienes que lleve consigo durante el trayecto marítimo y que dicha responsabilidad será cubierta y/o remunerada al naviero por medio de una organización mutualista llamada clubs de protección e indemnización, es necesario hacer saber al lector que también existen beneficios para el naviero pues la Ley Navegación y Comercios Marítimos le otorga la posibilidad de instar ante autoridad federal con la finalidad de obtener mediante sentencia una reducción en las cantidades que deberá pagar por concepto de indemnización.

Ahora bien, la finalidad que tiene limitar la responsabilidad del naviero es en primera declarar la existencia del derecho a la limitación, y en segunda, que se determine la suma total que debe de pagar el naviero u armador en caso de ser condenado, no es óbice mencionar que para que dicha limitación sea procedente deberá estar sujeta al Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y al Convenio Internacional sobre Responsabilidades por Daños Causados por la contaminación de aguas del Mar por Hidrocarburos o en los tratados internacionales de la materia.

Pero para que sea procedente para el naviero el beneficio de la limitación tendrá que instar a la autoridad federal e iniciar un procedimiento, mismo que nuestra ley de Navegación y Comercios Marítimos prevé en su capítulo séptimo, que me permitiré transcribir para la menor duda posible.

#### **13.2.9.1. Objeto de la limitación en la responsabilidad civil.**

Como ya lo mencioné al inicio de subtema, la limitación es un beneficio que se le otorga al naviero, con la finalidad de declarar mediante un procedimiento que

verdaderamente es procedente la limitación y en consecuencia realizar la cuantificación de la suma total que deberá pagar el naviero por concepto de indemnización.

Cualquier acción que haga valer el naviero para que se le conceda la limitación deberá estar en estricto apego a lo que establecido por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Civil, nacida de Reclamaciones en Derecho Marítimo y por el Convenio Internacional sobre Responsabilidad por Daños causados por la contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

#### **13.2.9.2. Autoridad que conoce del procedimiento de la limitación a responsabilidad civil.**

Al ser la materia marítima de carácter federal, el naviero deberá instar ante un Juez de Distrito y será competente el del puerto en donde ocurrió el acontecimiento o bien, si el acontecimiento ocurrió fuera de puerto será competente el juez del siguiente puerto en el que la embarcación haga parada, si se diera el caso de que el Yate no llegue al puerto de destino por el siniestro ocurrido, podrá conocer del procedimiento de limitación el juzgado de Distrito del puerto de origen o del puerto de destino del último viaje, esto a elección del naviero.

#### **13.2.9.3. Escrito por medio del cual el naviero solicita la limitación.**

Como todo procedimiento judicial, para que el naviero pueda obtener el derecho a la limitación deberá hacerlo por medio de un escrito o solicitud, que deberá ser presentado ante los juzgados federales dentro del año siguiente contado a partir de que se tenga conocimiento de la reclamación. Dicho escrito deberá contener los siguientes requisitos:

- Nombre, denominación o razón social del actor (naviero) y el nombre de la embarcación.

- Narración sucinta de las circunstancias descriptivas del viaje durante el cual se hubieran producido los hechos o causa generadora de la probable responsabilidad.
- El monto a que se pretende limitar la responsabilidad del actor (naviero) y el cálculo del mismo.
- Una relación de los probables reclamantes del fondo, con nombres, domicilios y sus probables causas que pudieran originar sus créditos contra el fondo así como, un estimado de la cuantía.

Dicha solicitud, como en toda demanda deberá contener anexos los documentos que el naviero tenga en su poder que sirvan como prueba y el juez solo dará trámite a su petición si en su demanda anexa el 1) Título de propiedad de la embarcación, 2) copia certificada de su arqueo, 3) folio de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional; y 4) billete de depósito por la cantidad que el naviero pretenda limitar.

#### **13.2.9.4. Admisión de la demanda de limitación por responsabilidad civil.**

Una vez que el Juez de Distrito competente después de analizar la solicitud del naviero considere que se encuentra ajustada a derecho procederá a emitir el auto admisorio de demanda. Dicho auto deberá contener:

- Nombre, denominación o razón social de la persona presuntamente responsable, así como el nombre de la embarcación.
- Lugar y fecha del acontecimiento.
- Monto por el cual fue constituido el fondo de limitación.
- Orden para el actor de suspender el pago de cualquier crédito imputable al fondo de limitación.
- Orden de suspender todo mandamiento de embargo o ejecución contra bienes propiedad del actor.
- Orden al actor de inscribir dicha resolución en el Registro Público Marítimo Nacional.

- Citación a los presuntos acreedores a efecto de que presenten sus créditos para examen dentro del término de 30 días hábiles y en caso de no hacerlo estarán impedidos para ejercitar derecho alguno.

El auto admisorio deberá ser notificado personalmente tanto al actor como a los presuntos acreedores que tengan domicilio conocido, en caso de que los mismos residan en el extranjero, se les concederá un periodo de 60 días hábiles para que presenten sus créditos.

Así mismo, el Juez de Distrito ordenará publicar el auto admisorio en el Diario Oficial de la Federación y en un periódico de circulación en el lugar de radicación del juicio, por tres veces y deberán mediar entre cada publicación 10 días hábiles, aunado a que dicho auto se fijara en los estrados del juzgado.

Si los posibles acreedores ya han iniciado un procedimiento en contra del naviero al momento de admitirse el procedimiento de limitación se acumularán.

#### **13.2.9.5. Recursos procedentes en el juicio de limitación a la responsabilidad civil.**

En contra del auto que niegue el procedimiento de limitación procederá el recurso de apelación, el cual se admitirá en ambos efectos, y contra el auto que admita el procedimiento procede el recurso de apelación solo que será en efecto devolutivo

El término para interponer la apelación será de 15 días, mismo que serán contados a partir de que surta efectos la notificación del auto admisorio, en este mismo escrito se deberán expresar los agravios correspondientes. Admitida la apelación el Juez de Distrito dará vista a la contra parte por un término de 9 días a efecto de que conteste los agravios, ofrezca pruebas y señale constancias.

Una vez hecho lo anterior, se enviara las constancias al Tribunal de Alzada, para que dentro de los 2 días hábiles posteriores a la recepción de las constancias, dicte auto en el que admita o deseche la apelación. Admitida la

apelación se abrirá por un periodo de 15 días el recurso a prueba, si no quedarán más pruebas por desahogar el Tribunal de Alzada deberá dictar la sentencia que en derecho corresponda.

**13.2.9.6. Sentencia que resuelve el procedimiento de limitación a la responsabilidad civil.**

En caso de que la sentencia no sea favorable para el naviero y establezca que no es procedente la limitación de la responsabilidad se deberá inscribir el Registro Público de Marítimo Nacional y se ordenará que las cosas vuelvan al estado en que se encontraban antes de iniciar el procedimiento respectivo, aunado a que condenara al naviero al pago de los gastos y costas de todos y cada uno de los posibles acreedores.

Una vez que haya causado ejecutoria la sentencia, el Juez de Distrito citara a las partes para hacerles de su conocimiento la porción que les corresponde por sus créditos reconocidos.

Por todo lo expuesto con anterioridad y con los fundamentos adecuados, el suscrito puedo afirmar que efectivamente los pasajeros que abordan el transporte marítimo denominado Yate, si se encuentran asegurados en caso de que ocurra algún siniestro durante su trayecto, se encuentran asegurados por medio de la figura de responsabilidad civil del naviero, sin embargo, debo aclarar que se encontrarán asegurados de forma indirecta por los clubs de protección e indemnización, pues por ser un requisito obligatorio su contratación estos únicamente tendrán la función de restituirle al naviero las cantidades erogadas por concepto de indemnización a los pasajeros en el supuesto de que se presente su responsabilidad civil, implicando para el pasajero que en caso de reclamación jamás podrá ejercer acción directa contra dicha institución pues ellos únicamente adquieren un papel de intermediarios, por lo que vemos actualizada nuestra hipótesis planteada.

Así mismo, podemos establecer que los Clubs de Protección e Indemnización (PANDI) ofrecen grandes beneficios a sus miembros entre los cuales se encuentra un catálogo amplio de cobertura, en caso de que incurrirán en alguna especie de responsabilidad (en específico responsabilidad civil del pasajero), por lo que el considero que es de gran utilidad su contratación y más que útil puedo atreverme a decir que es una figura esencial y fundamental dentro del ámbito marítimo, en consecuencia es pertinente por parte de los navieros a cargo de los Yates en primera, darles a conocer a los usuarios lo referente a los clubs y en segunda, mencionarle las coberturas existentes, esto al momento de que se decidan en la contratación y abordaje del Yate, pues se lograría una mayor aceptación y tranquilidad para el pasajero, lo que en el caso en concreto no sucede.

Por último, podemos concluir que dentro de la responsabilidad civil no todo es en beneficio de los pasajeros que abordan el transporte marítimo denominado Yate, puesto que nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos, le concede al naviero en su beneficio, la facultad de instar ante un juzgado federal a efecto de que pueda iniciar un procedimiento por el cual mediante sentencia le otorguen la limitación a su responsabilidad civil, esto es que, las cantidades que deba de cubrir por concepto de indemnización a los pasajeros sea menor, sin embargo, el que suscribe considero que el acudir a dicho procedimiento es muy arriesgado para el naviero, pues en caso de no ser procedente la limitación será obligado a pagar los gastos y costas más la indemnización debida, por lo que lejos de ser un beneficio para él, se convertiría en un beneficio para los pasajeros.

## CONCLUSIONES.

Una vez que he realizado un estudio exhaustivo referente a los antecedentes históricos del seguro marítimo, continuando con las características y elementos que componen en la actualidad al contrato de seguro marítimo en general, así como las modalidades existentes para su contratación en la que se incluye al transporte marítimo de pasajeros puedo concluir que:

**A)** Las Leyes Rodias son el antecedente directo más importante para el desarrollo del contrato de seguro marítimo, pues si bien es cierto dentro de ellas jamás se hizo referencia o se menciona el nombre formal de seguro marítimo ni se estableció forma alguna de protección a pasajeros. También lo es que, de la misma se desprenden quizá precariamente elementos característicos de lo que hoy en día es un seguro, primero, porque su aplicación partió de la necesidad forzosa de que se configurará algún “sinestro”; segundo, una vez presentado el siniestro tenía por objetivo proteger un patrimonio y tercero esta figura favorecía a un tercero (dueño o propietario de la embarcación o mercancía) otorgándole una certeza de protección. Ahora bien observamos que desde estas épocas se hablaba del pago de una “prima”, que hoy en día es de total importancia en el ramo del seguro marítimo, no es óbice mencionar que con el interés en el préstamo marítimo se estaba asegurando de cierta forma a los prestamistas y a las mercancías.

Fue tanta la influencia que generaron las Leyes Rodias en el ámbito asegurador marítimo que el sistema jurídico mexicano dentro de nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos trasladó y reconoció la aplicación de la avería gruesa.

**B)** Algo novedoso que implementaron los romanos al adaptar a su sistema jurídico las Leyes Rodias, que en la Grecia antigua nunca se contempló fueron primero acciones mediante las cuales los ciudadanos podían acudir para instar en materia marítima. Es por ello que estipularon la Actio Institoria, que se hacía valer para reclamar el cumplimiento de actos que celebraba el administrador quien

actuaba a nombre y cuenta del propietario de una negociación mercantil y la Actio excercitoria, esta acción se ejercía con el fin de reclamar al dueño de una embarcación las obligaciones u actos que hacia el capitán a nombre y cuenta de él, así como en la adecuación que hicieron respecto de las averías gruesas, establecieron que la finalidad de que el capitán de la embarcación realizara un sacrificio consistente en lanzar mercancías al mar además de cumplir con la tarea salvar la embarcación de un posible hundimiento también cumplía la función poner a salvo a la tripulación, sin embargo no se mencionaba a los pasajeros aun.

**C)** Es en la Edad Media con la llegada de las Cruzadas que comenzó la movilización de riquezas de un lugar a otro y en consecuencia la agrupación de los comerciantes, en **Gremios** mismos que se encargaban de elaborar estatutos que regirían a los comerciantes, tomando como punto de partida los usos que nacían de su actividad. Con la creación de estos gremios nacen figuras en donde vemos de manera ya formal la regulación del contrato seguro marítimo con la “*Guidon de la Mer*” de origen francés, pues fue una recopilación de principios en materia de Derecho Marítimo, que derivaban de la costumbre y estableció que tipos de actos daban origen a la avería gruesa y en consecuencia a una retribución económica.

**D)** España fue gran influencia para México en cuestión de antecedentes del seguro marítimo, puesto que las ordenanzas nacidas en esta región fueron retomadas y aplicadas en el México Independiente en específico las “Ordenanzas de Bilbao” de 1737, ya que de su estructura derivaron muchas figuras jurídicas que en la actualidad son de utilidad en materia mercantil, una de ellas es que estableció la institución del contrato de seguro, el cual se ubicó dentro del capítulo primero denominado “De la jurisdicción del consulado”, punto 22, de los seguros y sus pólizas, así como lo referente a la “gruesa ventura” o bien préstamo a la gruesa en el punto 23, de estas ordenanzas es que partió la doctrina mexicana para desarrollar el seguro marítimo y en consecuencia el desarrollo de un seguro marítimo de pasajeros.

**E)** La promulgación de un tercer Código de Comercio en México, de fecha 1889 y el cual está vigente hasta la actualidad, influenciado en gran parte por el

Derecho español, resultado de gran importancia, pues en el encontramos un catálogo sobre lo que se consideran actos de comercio, así como la regulación sobre el comercio marítimo y los contratos de seguros, los cuales posteriormente englobaron la regulación del seguro en el transporte marítimo de pasajeros aunque estos dos últimos se encuentran derogados de este código en la actualidad para pasar a formar leyes reglamentarias.

**F)** El fenómeno de la descodificación en México se agradece, pues es a partir de él que, podemos ver el surgimiento de leyes reglamentarias de gran importancia para el Derecho Mercantil actual, así también podemos afirmar que este movimiento fue un parte aguas en México, debido a él es que podemos observar por primera vez la regulación formal en materia de contrato de seguros, así mismo la regulación en materia marítima con la elaboración de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, regulación que contempla la figura del seguro marítimo y que dentro de esta podremos encontrar la regulación del seguro aplicante en el contrato de transporte marítimo de pasajeros que no hay que perder de vista fue el tema central para desarrollar en el presente trabajo de investigación.

**G)** El contrato de seguro marítimo para el suscrito, será un acuerdo de voluntades por virtud del cual la institución aseguradora adquiere la obligación de indemnizar al tomador del seguro (asegurado) en lo referente a los daños o pérdidas sufridos en su interés asegurable (ya sea la embarcación, mercancía o pasajeros) mismos que derivan de la producción de un riesgo y/o siniestro que entraña el trayecto marítimo, lo anterior una vez que el asegurado pague a la aseguradora por el riesgo asumido una compensación económica denominada prima, cuya cuantía corresponderá determinar a la propia institución con base en el estudio que haga respecto al riesgo asegurado, monto de la indemnización, así como en que situaciones tendría que pagar.

**H)** Su naturaleza jurídica consistirá en ser, un contrato consensual pues se perfeccionará con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante, así mismo sus adiciones o reformas siempre deberán constar en un

instrumento llamado póliza o certificado de seguro y si es el caso que alguno de las dos antes mencionadas faltare el seguro marítimo podrá probarse por cualquier otro medio de prueba legal.

**I)** Su objeto será un interés asegurable de carácter jurídico económico de que los objetos propiamente asegurados no sufran algún daño una vez que se ha verificado el siniestro por tanto el interés moral o religioso e incluso afectivo que se tenga respecto del patrimonio o bienes no será susceptible de aseguramiento en materia marítima.

Toda persona con interés en realizar algún trayecto marítimo y que pueda sufrir un detrimento en su patrimonio por la realización del siniestro asegurado, tiene un interés asegurable.

**J)** El contrato de seguro marítimo cubre el riesgo por Responsabilidad Civil por lo que el dueño de una embarcación una vez que se configure un siniestro será de forma directa, responsable de todos los daños ocasionados que le sean imputables a terceros ya sea ocasionado por la embarcación el propio cargamento, así como también por las medidas tomadas por el capitán para prevenir o minimizar los daños.

**K)** Los contratos en los cuales operará el seguro marítimo son: 1) De arrendamiento de casco, 2) de fletamento (por tiempo o por viaje), 3) de Transporte Marítimo de Mercancías, 4) de transporte Marítimo de Pasajeros y 5) de remolque. Sin embargo en cualquier otro tipo de contrato innominado que tenga el carácter de marítimo podrá operar el mismo, siguiendo la regla del contrato con el que tenga más similitud.

**L).** El contrato de transporte marítimo de pasajeros será aquel acuerdo de voluntades en virtud del cual una persona denominada transportador (fletador) se obliga a transportar vía marítima de un puerto en específico a otro, a una persona denominada pasajero, sin embargo para que la anterior acción a cargo del transportista pueda surtir efectos jurídicos, el pasajero tendrá que cubrir como principal obligación una contraprestación que es conocida como el importe del

pasaje mismo que se materializa con la compra de un boleto o billete, cuya expedición y entrega corresponderá al transportador.

**M)** El objeto del contrato de transporte marítimo de pasajeros consistirá en las obligaciones con las que debe cumplir cada una de las partes y no así como lo mencionan muchos tratadistas que el objeto será el propio pasajero pues éste formara parte de los elementos personales del contrato.

**N)** El transporte marítimo denominado Yate forma parte del turismo náutico, por tanto son consideradas embarcaciones menores de recreo o de placer, es decir, serán embarcaciones que los pasajeros utilicen para su disfrute o por el simple ocio de navegar y su reglamentación jurídica al contratarlas o hacer uso de ellas se sujetara a lo establecido por el contrato de transporte marítimo de pasajeros.

**O)** Dentro del turismo náutico existe la modalidad de servicios a terceros denominados pasajeros, esto quiere decir que el servicio de turismo náutico será en embarcaciones menores de recreo o de placer, Yate para ser específico, prestado por un tercero al que se le llamara naviero quien para prestar este servicio deberá contar con el permiso de la capitanía de puerto o bien de la dirección general.

**P)** De la prestación de turismo náutico a terceros podemos encontrar que se ofrece el servicio de recorridos turísticos, consistentes en trasladar a turistas hacia zonas de interés que lo pueden ser por su atractivo turístico natural y en las cuales adicionalmente se pueden dar o no actividades de recreo, como el buceo.

**Q)** El seguro marítimo de responsabilidad civil aplicante a los pasajeros de un Yate, es aquel por el cual el dueño o propietario de la embarcación cubre y responde por todos los daños de los que sea responsable y que le cause a otras personas (pasajeros) o a sus bienes, lo anterior derivado de la utilización u operación de la embarcación e inclusive por los daños ocasionados por la carga, combustible o desechos derramados.

**R)** La cobertura de este seguro para efectos de indemnización y de protección podrá ser contratada por medio de los clubs de protección e indemnización o bien a través de aseguradoras.

**S)** Los clubs de protección e indemnización, PANDI por sus siglas en inglés, son una organización que ofrece una cobertura e indemnización para la responsabilidad civil derivada de un siniestro marítimo a diferencia del seguro de casco o maquinaria que ofrecen las compañías aseguradoras, serán seguros complementarios que se enfocan en cubrir los daños que la embarcación (Yate) cause a bienes, ejemplo daños que la embarcación ocasione al cargamento a la tripulación y a pasajeros.

**T)** La naturaleza jurídica de los clubs de protección e indemnización se funda en la teoría de la asociación de intereses, en la cual se da la creación de una comunidad de riesgos que se compromete a indemnizar a los miembros por los daños sufridos derivados de un siniestro marítimo.

**U)** El aseguramiento ofrecido por los clubs, por las diferentes responsabilidades será de acuerdo a diversos criterios y por medio de diversas coberturas, a efecto de no dejar la cobertura de algún riesgo fuera, emiten un amplio catálogo para englobar todos los posibles sucesos. Por lo tanto dicha cobertura se divide en dos rubros por un lado la protección y por el otro la indemnización.

**W)** En los riesgos que se engloban dentro de la cobertura de Responsabilidad Civil se encuentra la cobertura por la responsabilidad civil que tenga el naviero frente a los pasajeros que están a bordo de la embarcación marítima denominada Yate.

**X)** Efectivamente los pasajeros que abordan el transporte marítimo denominado Yate, si se encuentran asegurados en caso de que ocurra algún siniestro durante su trayecto, se encuentran asegurados por medio de la figura de

responsabilidad civil del naviero, sin embargo, se encontrarán asegurados de forma indirecta por los clubs de protección e indemnización, pues por ser un requisito obligatorio su contratación, estos únicamente tendrán la función de restituirle al naviero las cantidades erogadas por concepto de indemnización a los pasajeros en el supuesto de que se presente su responsabilidad civil, implicando para el pasajero que en caso de reclamación jamás podrá ejercer acción directa contra dicha institución pues ellos únicamente adquieren un papel de intermediarios.

**Y)** Podemos establecer que los Clubs de Protección e Indemnización (PANDI) ofrecen grandes beneficios a sus miembros entre los cuales se encuentra un listado amplio de cobertura en caso de que incurran en alguna especie de responsabilidad (en específico responsabilidad civil del pasajero) por lo que el suscrito considero que es de gran utilidad su contratación y más que útil, puedo atreverme a decir que es una figura esencial y fundamental dentro del ámbito marítimo. En consecuencia considero pertinente por parte de los navieros a cargo de los Yates en primera, darles a conocer a los usuarios lo referente a los clubs, y en segunda, mencionarle las coberturas existentes, esto al momento de que se decidan en la contratación y abordaje del yate, pues se lograría una mayor aceptación y tranquilidad para el pasajero lo que en el caso en concreto no sucede.

**Z)** Por último, podemos concluir que dentro de la responsabilidad civil no todo es en beneficio de los pasajeros que abordan el transporte marítimo denominado Yate, puesto que nuestra Ley de Navegación y Comercios Marítimos, le concede al naviero en su beneficio, la facultad de instar ante un juzgado federal a efecto de que pueda iniciar un procedimiento por el cual mediante sentencia le otorguen la limitación a su responsabilidad civil, esto es que, las cantidades que deba de cubrir por concepto de indemnización a los pasajeros sea menor, sin embargo, el que suscribe considero que el acudir a dicho procedimiento es muy arriesgado para el naviero, pues en caso de no ser procedente la limitación será

obligado a pagar los gastos y costas más la indemnización debida, por lo que lejos de ser un beneficio para él se convertiría en un beneficio para los pasajeros.

## BIBLIOGRAFÍA

### Libros.

1. Acosta Romero, Miguel y Lara Luna. Julieta Areli, *Nuevo Derecho Mercantil*, Editorial Porrúa, México, 2000.
2. Albert, Kossi; Thoo, Francis, *Le règlement contentieux des avaries de la phase de transport maritime en droit comparé entre l'Allemagne et la France, avec le droit substantial du Bénin, de la Cote d'Ivoire et du Nigeria*, LIT Verlag Münster Berlin, 2003,
3. Arroyo Martínez. I, *Curso de Derecho Marítimo Ley 14/2014, de Navegación Marítima*), Civitas, Tercera Edición, España, 2015.
4. Barrera Graf. Jorge, *Derecho Mercantil*, Universidad Nacional Autonoma de México, Primera Edición, Ciudad de México, 1991.
5. Blas Simone, Osvaldo, *Compendio de derecho de la navegación*, Editorial Ábaco de Rodolfo Depalma, Segunda Edición, Buenos Aires, Argentina.
6. Calleja, Martín, *Los Seguros de protección e indemnidad (P & I Clubs)*, Secretaria Académica. Pontificia Universidad Católica Santa Lucia, Buenos Aires.
7. Cervantes Ahumada, Raúl, *Derecho Marítimo*, Editorial Herrero S.A, Primera Edición, México, 1970.
8. Chami, Diego Estaban, *Manual de Derecho de la Navegación*, Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina, 2010.
9. De Jesús Sánchez Flores, Octavio Guillermo, *La Institución del Seguro en México*, Editorial Porrúa, Primera Edición, México, 2000.

10. Díaz Bravo, Arturo, *Derecho Mercantil, Generalidades, El acto de Comercio, La empresa, La competencia mercantil, Las sociedades mercantiles*, IURE editores, Quinta Edición, México, 2017.
11. Enrique Rosas, José David, *Transportes y Seguros para el comercio Internacional*, Editorial Porrúa, México, 2002
12. Gabaldón García. José Luis, *Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*, Marcial Pons, Madrid, 2012.
13. García- Baquero González. Antonio, *La Carrera de Indias: suma de la contratación y océano de negocios*, Algaida Editores, Sociedad Estatal para la Exposición Universal, Sevilla, 1992.
14. Garrigues, Joaquín. *Curso de Derecho Mercantil, Tomo V*, Editorial Temis, reimpresión de la séptima edición, Bogotá-Colombia, 1987.
15. González Lebrero, Rodolfo, *Manual de Derecho de la Navegación*, Ediciones De Palma, Cuarta Edición, Buenos Aires, Argentina, 2000.
16. Guardiola Lozano, A, *Manual de Introducción al Seguro*, Fundación MAPFRE estudios, Instituto de Ciencias del Seguro, Editorial Mapfre S.A., Madrid España. 1990.
17. Mantilla Molina, Roberto L., *Derecho Mercantil*. Editorial Porrúa, 22a. Edición, México, 1982.
18. Mantilla Molina, Roberto L., *Derecho Mercantil, Introducción y Conceptos Fundamentales Sociedades*. Editorial Porrúa S.A., Vigésimosexta Edición, Ciudad de México, 1989.

19. Martínez Gil, José de Jesús, *Manual Teórico y Práctico de Seguros*, Editorial Porrúa, Primera Edición, México, 1987.
20. Morineau Iduarte, Marta, Iglesias González, Román, *Derecho Romano*, Editorial Oxford, Cuarta Edición, Vigésimoséptima reimpresión, Ciudad de México, 2015.
21. Ruiz Rueda, Luis, *El Contrato de Seguro*, Editorial Porrúa, Segunda Edición, México, 1978.
22. Sepúlveda Sandoval, Carlos, *El contrato de Seguro*, Editorial Porrúa, Primera Edición, Ciudad de México, 2006,
23. Solís Marín, José Alberto, *Compilación de Tesis de Jurisprudencias en materia de Seguro*, Editorial Comité Jurídico, Primera Edición, México 1998.
24. Vázquez del Mercado, Oscar, *Contratos Mercantiles*, Editorial Porrúa, México, 1989.
25. Veiga Copo, Abel B. *Caracteres y Elementos del Contrato de Seguro: póliza y clausulado*. Biblioteca Jurídica Diké, Colombia.
26. Ventura Silva, Sabino. *Derecho Romano*. Editorial Porrúa S.A., Octava Edición, Ciudad de México. 1985.
27. Zamora-Pierce, Jesús, *Derecho Procesal Mercantil*, Editorial Cárdenas, Editor y Distribuidor, Segunda edición, Ciudad de México, 1978.

#### **Diccionarios.**

1. Diccionario Jurídico Mexicano, México, Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1983.

2. Diccionario Jurídico Elemental, Guillermo Cabanellas de Torres, Buenos Aires Argentina, Editorial Heliasta 2006.

### **Enciclopedias.**

1. Enciclopedia General del Mar. Voces “armar y armamento”.

### **Tesis.**

1. Ponce Fontana, Lucia. Estudio Comparativo de la institución del Echazón de Mercaderías en la Legislación guatemalteca con distintas legislaciones latinoamericanas y en las reglas de York y Amberes. Universidad Francisco Marroquín, Facultad de Derecho.
2. Ponce de León Castañeda. Javier I. *El contrato de Transporte aéreo y marítimo, su regulación internacional*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid, Facultad de Derecho, memoria para optar al grado de doctor, 2015.
3. Valenciano Góngora Carlos Eduardo. La Avería Gruesa: Reflexiones críticas sobre la utilidad y vigencia de un instituto controvertido de la Lex Marítima. San José, Universidad de Costa Rica, trabajo final de graduación para optar por el título de Licenciado en Derecho, 2008.

### **Páginas Web.**

1. AIG, *Responsabilidad Civil Martina*, disponible en: <https://www.aig.com.mx/inicio-empresas/transporte/responsabilidad-civil-maritima>
2. AXXA, *Seguro para embarcaciones de placer*, disponible en: <https://axa.mx/seguro-de-danos/seguro-de-embarcaciones>
3. Barcelona World Race, *Griegos y romanos en el Mediterráneo*, disponible en: <https://www.barcelonaworldrace.org/educacion/programa->

[educativo/explora/ser-humano/historia-de-la-navegacion/navegacion-antigua/griegos-y-romanos-en-el-mediterraneo](http://www.barcelonaworldrace.org/educacion/programeeducativo/explora/ser-humano/historia-de-la-navegacion/navegacion-antigua/griegos-y-romanos-en-el-mediterraneo).

4. Barcelona World Race, *Navegación Antigua*, disponible en: <https://www.barcelonaworldrace.org/educacion/programeeducativo/explora/ser-humano/historia-de-la-navegacion/navegacion-antigua>
5. GNP Seguros, *Seguro de transporte de Mercancías*, disponible en: <https://www.gnp.com.mx/seguro-empresarial-de-danos-en-mercancias>
6. Ing. Martina, *Historia de la Navegación*, disponible en: <http://ingmaritima.blogspot.com/2015/09/historia-de-la-navegacion.html>
7. Mapfre, *Seguro de Transportes Marítimos*, disponible en: <https://www.mapfre.es/seguros/empresas/mercancias/seguro-transporte-maritimo/>
8. OpenEdition Journals, *Los primeros instrumentos de navegación que viajaron a América*, disponible en: <https://journals.openedition.org/mcv/9915?lang=es>.

### **Legislación.**

1. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
2. Código Civil Federal.
3. Convenio Internacional Relativo al Transporte de Pasajeros y sus equipajes por mar Atenas 13 de diciembre de 1974 disponible en: <https://asociacionavieros.com/wp-content/uploads/2017/03/convenio-de-atenas-1974.pdf>
4. Marine Insurance Act 1906. 21st December 1906, disponible en: <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf> Ley federal del Mar.
5. Código Civil de la Ciudad de México.

6. Código de Comercio.
7. Ley Federal del Mar.
8. Ley Federal del Trabajo.
9. Ley de Navegación y Comercios Marítimos.
10. Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.
11. Ley del Contrato de Seguro.
12. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercios Marítimos.