

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"EL SEGURO DEL VIAJERO"

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO**

P R E S E N T A

ALEJANDRA ANGELINA MOHENO TAGLE

MEXICO, D. F.

1969



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.

Al recuerdo de mi madre

A mi padre

Con cariño y gratitud por el -
impulso que ha dado a mi vida.

A mi esposo

Con amor y reconocimiento a sus méritos
como hombre y como profesionalista.

A mi hija

Como respuesta parcial a la fe-
licidad que me proporciona.

A mi hermano

Como un modesto homenaje
por sus cualidades huma-
nas.

Al Sr. Lic. Fernando Ojesto M.
Quien tuvo la gentileza de dirigir este
trabajo.

A mis maestros

Sr. Dr. Luis Recasens Siches
Sr. Lic. Pedro Astudillo y Ursúa
Sr. Lic. Esteban López Angulo
Sr. Lic. Julio Miranda Calderón

" EL SEGURO DEL VIAJERO "

Capítulo I.- Síntesis de la historia del seguro

A).- Antecedentes Históricos

B).- Derecho Comparado

C).- El seguro en México

Capítulo II.- Ley de Vías Generales de Comunicación

A).- Su relación con la Ley General de Instituciones de Seguros

B).- Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación

C).- Breve análisis comparativo de la tabla de indemnizaciones del artículo 127 con la tabla de indemnizaciones del Seguro de Vida

Capítulo III.- El Seguro del Viajero

A).- Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Crítica a la reglamentación del seguro del Viajero

B).- Comentarios sobre el artículo 30. del Reglamento (mutualidades)

C).- Negación del carácter probatorio del contrato de seguro para los viajeros

D).- Diferencias entre el contrato de seguro en general y el del Viajero

Capítulo IV.- Conclusiones.

Capítulo I.- Síntesis de la historia del seguro.

Resulta de relevante interés el acercarse al estudio del contrato de seguro, principalmente el del Viajero ya que, si tomamos en consideración el importantísimo papel que juega dentro de todos los países del mundo este tipo de contrato nos encontramos que por lo que se refiere a - nuestro país el del seguro ha sido un contrato que ha sufrido en su reglamentación legal, una serie de transformaciones a través de los años; las cuales han tratado de - ser acordes a la evolución lógica de la sociedad.

Señalamos al seguro del viajero en forma especial, - ya que el mismo cubre las contingencias que puedan sufrir durante su transportación las personas que precisamente - se encuentran en tal situación, lo que nos parece de interés en virtud de que esta actividad reviste suma importancia, tanto por el elevado número de personas que viajan - diariamente, así como por la frecuencia de los accidentes o siniestros que sufren los vehículos transportadores.

A fin de que podamos comprender las características y finalidades del seguro del Viajero expondremos primeramente los antecedentes del primer tipo de seguro en el - mundo, así como la evolución del seguro en general, hasta llegar a la reglamentación del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación la cual norma el tipo de - seguro objeto de este estudio.

A).- Antecedentes históricos.

Ha sido objeto de incertidumbre la época en que apareció por vez primera la figura similar al contrato de seguro como actualmente lo conocemos.

Puede considerarse que la antigüedad desconoció el seguro aún cuando los antiguos poseían la noción del riesgo, buscando protección contra los daños económicos que les amenazaban. Logrando sí, ensayos de previsión y de asistencia, careciendo de la idea fundamental de agrupación y la reiterada observación del acontecimiento de hechos sociales, que fué fruto del tiempo, el lograrla.

G. T. Trenerry (+), publicó en el año de 1926 en Londres, su trabajo "The Origin and Early History of Insurance" en el cual concibe como muy antigua la noción del seguro; señalándolo en una reacción definitiva del hombre aislado, que se siente incapáz de hacer frente a todas sus necesidades. Tal es el caso del convenio citado por Talmud, por efecto del cual los conductores de asnos se obligaban a suministrar otro asno a quien lo hubiere perdido por la muerte, huída, robo o destrucción por animales salvajes; cosa análoga acontece con la práctica citada en la propia fuente, por medio de la cual los que sin culpa perdieran un navio, poseían el derecho a que se les entregara otro, por cuenta común de los marinos.

(+) Hermilo López Munguía, Trabajo Recepcional México - 1955.

Como ya dijimos la Institución del seguro no fué conocida por los pueblos de la antigüedad en virtud de que las escasas barreras levantadas contra los riesgos, por la previsión y la asistencia, eran insuficientes siéndolo también el principio de la mutualidad.

Entre las civilizaciones antiguas, han sido la fenicia y la griega del siglo V, las que han realizado prácticas de especulación primitiva, que mayor semejanza han tenido con lo que actualmente conocemos como el Seguro: el préstamo a la gruesa, contrato por medio del cual una persona presta determinada cantidad sobre un bien expuesto a un riesgo, navío o mercancías en viaje, en cuyo préstamo se cobra un interés extraordinario, fundado en que la cosa puede perecer y en tal evento el prestador perderá la cantidad que ha prestado.

No puede identificarse esta práctica del préstamo a la gruesa, con la Institución del Seguro, con el que no tiene de común más que la especulación con el riesgo. El "nauticus foenus" es conocido en el Derecho Romano y constituye una variedad dentro del préstamo a la gruesa; pues al darse el caso de feliz arribo, el que ha otorgado el préstamo se hace acreedor a percibir, además de la suma en préstamo, lo que se llamó el precio del riesgo "prtium perculi", esto constituye la prima de la gruesa. En caso de naufragio el prestador por este solo hecho perderá su dinero.

Es de afirmarse que en Roma no se conoció el Seguro propiamente dicho, y así A. Chaufton (1), en la parte conducente asevera: "...no se encuentra mención alguna de este contrato entre sus jurisconsultos, que siguieron siempre muy de cerca la práctica de los negocios".

Desde luego que si podemos afirmar que la primer variedad de seguro que se conoció fué el seguro marítimo, - pues el primer Contrato de ésta naturaleza se estipuló en Génova, en el año 1347, fecha adoptada tradicionalmente - (2).

La primera póliza de seguro fué fechada en Pisa en 1335, y no en Génova como pudiera estimarse, aún cuando es de suponerse que en Génova ya se habáin expedido algunos de estos documentos. Las pólizas de seguro más antiguas fueron redactadas en italiano no en latín, o sea en el lenguaje del comercio y de la práctica. Cuando se le da el nombre de "Polizza" al documento, designaba el lenguaje italiano de aquella época, todo documento con carácter probatorio al que no se exigía que adoptara forma solemne. Estos documentos fueron redactados y firmados por los Corredores, quienes en Génova llegaron a formar compañías de seguros por su cuenta.

(1).- A. Chaufton, "Les Assurances", Tomo I, Pág. 297

(2).- E. Bensa, "Histoire du Contrat d'Assurance au Moyen

Podemos considerar al Seguro Marítimo como el resultado de los esfuerzos ininterrumpidos de varias generaciones. No es posible de considerársele como la obra de un legislador, ni tampoco como la concepción de un jurista genial; nació, por el contrario, como muchas otras instituciones en virtud de las exigencias de la práctica. Debemos afirmar que el Seguro ha nacido en parte de la lucha simultánea contra la inseguridad del transporte marítimo y en contra de la legislación canónica que prohibía el préstamo con intereses. Respondiendo a las necesidades reales del comercio, a las nuevas condiciones sociales y económicas que se desarrollaron en el campo del Seguro al surgir el individualismo y al culto a la riqueza material y al comercio en virtud de la extensión del protestantismo y al atenuarse la influencia de la Iglesia Católica - (3).

Después de su incursión al norte de Italia, penetró el Seguro en la Península Ibérica, existiendo datos que llevan a concluir, que entre los años 1367 y 1383 fué implantado un seguro obligatorio que afectaba a los propietarios de navíos, patrocinando el Estado este Seguro.

En Barcelona, en las Ordenanzas de 1435 se dictaron las primeras reglamentaciones legales en materia de seguros marítimos, lo cual dió origen que se considerara por

(3).- Hoover, "Journal of Economics", Volumen XL, 1926, -

algún tiempo a este puerto, como la cuna del seguro. Félix Benítez de Lugo y Rodríguez (4), nos dice: "Cupo a nuestra patria, a la comercial Barcelona, la gloria de haber sido el primer pueblo en el mundo que reguló, con fuerza de Ley, el contrato de Seguro. En todas las esferas del Seguro precedemos en orientaciones a los Estados Modernos". "Si bien el que fué digno Catedrático de Derecho Mercantil de la Universidad de Madrid, señor Alvarez de Manzano, nuestro maestro, afirma que el primer documento legal en que este acto aparece regulado, es un edicto de los Magistrados municipales de Barcelona, que se publicó en 1435, donde aparece claramente definido el Seguro a prima, nosotros podemos asegurar que el primer documento definidor y regulador de Seguro, son los Capítulos de las Cortes convocadas en Tortosa el 19 de diciembre de 1412, por el Rey Fernando, prorrogadas para el 15 de diciembre, de dicho año en la Ciudad de Barcelona, en los cuales establece y regula minuciosamente el Seguro contra la huida de los esclavos, que fué implantado por la Generalidad el 26 de Junio de 1421, durando su funcionamiento hasta febrero de 1432"

Refiriéndonos a éste último párrafo señalado por Benítez de Lugo, no creemos prudente aceptarlo como el primer contrato de seguro, pues al estarnos refiriendo a los antecedentes (4).- Felix Benítez de Lugo y Rodríguez, "Tratado de Seguros, Tomo I, Pág. 52, Madrid 1942

dentes legislativos del seguro, debemos mencionar aquel o aquellos que tengan un principio común o a fín al seguro que actualmente conocemos, que entre otros aspectos es la protección del riesgo contra los actos ajenos al control humano, lo cual desde luego no acontecía con la protección que se daba contra la huída de esclavos. Creemos por tanto que, la primera legislación sobre seguros se deriva del Edicto de los Magistrados de Barcelona publicada en el año de 1435.

Este importante Edicto de los Magistrados de Barcelona, se incluyó en la edición de 1494 del "Libro del Consulado del Mar". Este ordenamiento toma su nombre de los "Consulatus Maris" que en la Edad Media, constituyeron en sus orígenes, órganos legislativos y administrativos; posteriormente, se transformaron en magistraturas de carácter técnico-judicial.

Dichas corporaciones de comerciantes, recopilaron normas consuetudinarias precedentes, que agregadas a las decisiones de los cónsules, dieron un prestigio reconocido a tal obra.

En Italia existen Consulados marítimos en Piza, Messina, Ancona, Génova, Venecia y Roma. Fuera de Italia, se conocieron en Montpellier, Perpiñón, Barcelona, Tolsa, Valencia, Mallorca, Burgos, Bilbao y en Malta (5).

(5).- Antonio Erunetti "Derecho Marítimo Privado Italiano", Editorial Erci, Barcelona 1950 Pág. 211 y 212

Siendo Barcelona la principal población por lo que a seguros se refiere en el año de 1453 se publicó en dicha Ciudad una muy importante Ordenanza sobre seguros marítimos, formada por 21 capítulos, algunos de los cuales fueron modificados por declaraciones y correcciones hechas en 1461 (6).

En la Ley 135 y durante el año de 1491, los Reyes Católicos, ordenaron, según se asentó en el "Cuaderno de Alcabalas", que los aseguradores no percibieran más de 20% de las libranzas al llevar sus rentas de un lugar a otro y advertían que no era su intención prohibirlo, aunque otra disposición prohibía mermar las rentas y pagar de ellas tales gastos. (7)

Con posterioridad a Barcelona surgieron las Ordenanzas de Burgos, Ciudad a la que le corresponde la satisfacción de aportar para la legislación de seguros sus célebres Ordenanzas del año 1537, "De los Seguros Marítimos" que formaron el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes, las cuales constan de 38 capítulos, que suponen, según Capmany, los más antiguos usos del Seguro, conocido desde tiempo inmemorial en aquella Ciudad" (8).

(6).- Luis Raymundo Benítez de Lugo, "Tratado de Seguros"

Editorial Reus, Madrid 1955, Tomo I Pág. 30

(7).- Luis Raymundo Benítez de Lugo, op. cit; pág. 81

(8).- Citado por Luis R. Benítez de Lugo.

Sevilla, "La Puerta de Oro de las Indias", como se le conocía, fué a quien se le otorgó la jurisdicción del consulado en 1539, ya que sus muelles empezaron a verse poblados de gran cantidad de mercaderes de los países más distantes de Europa.

En las provincias de los países Bajos durante el siglo XVI y con posterioridad a las Ordenanzas de Flandes del año 1537, se produjeron con frecuencia reclamaciones de los comerciantes originadas por las pérdidas que sufrían en los siniestros o accidentes marítimos.

A fin de dar alguna solución a este problema se publicaron las Ordenanzas de 1549, dictaminando la comisión nombrada para tal efecto, que la serie continua de reclamaciones podía tener su origen, debido a la costumbre de asegurar por el mayor valor las embarcaciones y las mercancías transportadas.

Después de estas Ordenanzas aparecieron en el ámbito del Seguro las complicaciones Francesas, el Guidón de la Mer y la Ordenanza de la Marina. La nombrada en primer término fué publicada en la Ciudad de Rouen en los años 1555 y 1584, tratándose esta de una colección de tipo consuetudinario, en la que se asimilaron los usos y costumbres correspondientes a determinados actos de comercio marítimo, y principalmente, al Contrato de Seguro.

Posterior al Guidón, apareció bajo el reinado de Luis XIV, la Ordenanza de la Marina, que fué un notable

Código sobre el comercio marítimo y la navegación, obra - que también recogió varias Ordenanzas precedentes. Este - Código fué inspirado por Colbert, quien la introdujo en - 1684 a Bretaña.

Las Ordenanzas de Burgos por Cédula Real de Junio 22 de 1511, fueron extensivas a los comerciantes y mercaderes de la Villa de Eilbao, estando vigentes hasta que la extensión de su comercio y problemas que se presentaban - con frecuencia, hicieron necesarias unas Ordenanzas especiales para dicha Villa, las cuales se publicaron en el - año de 1737, naciendo así el célebre Código conocido como las Ordenanzas de Eilbao.

Antes de entrar al estudio del Seguro en el Derecho Comparado consideramos conveniente hacer una breve reseña respecto al mundialmente conocido Lloyd's de Londres. Bajo el reinado de Carlos II en el año de 1687, Edward Lloyd abrió un café taberna, lugar al que acudían personas dedicadas al comercio marítimo, que se intercambiaban noticias sobre la marcha de los negocios de esta naturaleza. Fué ahí donde se comenzó a practicar el Seguro Marítimo - en forma individual por los mismos clientes del lugar, - siendo tan próspero este comercio, que ya en 1696 se editaba una hoja con el título de Lloyd's News, impresa por Edward Lloyd's Café (9).

En el año de 1720 el Parlamento inglés votó una Ley (9).- Golding, C. E. King, Page. D Lloyd's, pág. 2, New York

que concedía a dos compañías el monopolio de Seguros, siendo la London Assurance y la Royal Exchange. Esto originó muchas quiebras fraudulentas de diversas compañías y mutualidades que se habían fundado en Inglaterra a fines de la segunda mitad del siglo XVII, para explotar la rama del seguro. La competencia que se originó entre las empresas monopolizadoras y el Lloyd's, resultó favorable para este debido a la facilidad que con esta institución, se puede contratar el Seguro.

Debido al auge que se logró en el establecimiento de Edward Lloyd., se empezó a especular no solo con el seguro marítimo sino también con otras diferentes ramas de la institución que estudiamos.

E.- Derecho Comparado.

En este inciso haremos un somero exámen de Derecho Comparado, acudiendo al sistema positivo extranjero, correspondiente a los países de Alemania, España, Francia e Italia y por otra parte al sistema positivo nacional.

Nos referimos a estos cuatro países en virtud de que su reglamentación legal ha sido considerada de un adelanto palpable dentro de la materia del Seguro.

En la legislación alemana de 30 de Mayo de 1908, en lo referente al contrato de seguro (Art. 3^o), hay una reglamentación que en esencia es igual a la de nuestro Código de Comercio (Art. 784), en lo que se refiere al seguro marítimo, que se identifica con los artículos 20 y 23 de

nuestra Ley. Tal disposición establece la obligación de la aseguradora, de entregar al tomador del seguro o al contratante, un documento suscrito por el asegurador relativo al contrato de seguro, que es, la póliza y del derecho que tiene el contratante de pedir un duplicado o copia de la Póliza a la compañía aseguradora. De lo anterior se desprende que en ambas legislaciones, la póliza es un documento que contiene los elementos del contrato de seguro, y en ambas también, existe el derecho del contratante de solicitar duplicados de la misma, cuando esta se destruye o extravía. (10)

Sin embargo en el derecho alemán a diferencia del nuestro, sí es posible atribuir a la póliza la característica de título de crédito en sentido técnico, aún cuando al igual que en nuestro derecho se le reconoce una función probatoria.

Otra concordancia entre los dos sistemas es el reconocimiento a su forma de circulación "a la orden", el artículo 391 del Código alemán dispone que: "...si la póliza es emitida a la orden, conforme el artículo 363 frac. 2, en el seguro por cuenta ajena, el endoso del tomador del seguro es suficiente para la validez de la primera transmisión". Esta disposición se puede equiparar a la del artículo 29 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, que permite que la póliza de seguro se emita con la cláusula (10).- Handelsgesetzbuch obra de 1897

sula a la orden, cuyos efectos serán los de la cesión.

Por lo que respecta a la legislación española encontramos similitud en lo que se refiere a la obligación de la empresa de seguros consistente en resarcir el daño o indemnizar mediante el pago de la prima correspondiente, esto último, obligación del asegurado. (artículo 1791 del C. C. E.) En nuestra legislación, el artículo 10. de la Ley sobre el Contrato de Seguro, contiene lo antes enunciado pues este precepto indica que, por el contrato de seguro, "la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".

Al igual que nuestro derecho, se reconoce a las pólizas por el derecho hispano, tres formas de emisión: a persona determinada, a la orden, y al portador.

Encontramos que en igual forma, ambas legislaciones, establecen que los modelos o machotes de pólizas que deban utilizar las compañías de seguros, se encuentran sometidas a la aprobación del Estado.

Como única diferencia entre el Derecho Español y el Mexicano, podemos señalar que en el primero se exige el acto escrito del contrato de seguro como un requisito ad-solemnitatem, mientras que en el derecho mexicano se exige el del acto escrito, como una formalidad ad-probationem tantum, según se desprende esto último de lo dispuesto por

el artículo 19 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Del análisis de la Ley Francesa sobre el contrato de seguro, de fecha 13 de Julio de 1930 se puede determinar la naturaleza jurídica que la póliza de seguro tiene en dicha legislación.

Si comparamos los artículos 8 francés y 19 mexicano, se aprecia que la característica más notoria de la póliza en ambos derechos, consiste en tener una función simplemente probatoria.

Por otra parte si se comparan los artículos 9 de la Ley francesa y 20 de la nuestra, podemos observar que la póliza es el documento que contiene del contrato de seguro los elementos fundamentales o básicos.

Del parangón que se hace de los artículos 10 y 61 franceses con los artículos 29 y 164 de la Ley mexicana, referentes el primero de estos últimos para cualquier tipo de seguro y el mencionado al final para la póliza del seguro de personas, apreciamos que en todas estas disposiciones la función especial que se dá a la póliza consiste en su circulación.

Nos queda Italia como el último de los países a analizar en forma comparativa en su legislación de seguros.

La función probatoria de la póliza, es aceptada tanto por nuestro derecho como ya quedó asentado, así como por el sistema legal italiano, según disposición del ar -

título 1388 del ordenamiento legal correspondiente.

En su artículo 1389 el derecho italiano (11), autoriza la dualidad en la forma de emisión de las pólizas o contratos de seguro, pudiéndose expedir estos al portador o a la orden. También nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro autoriza esta situación según se desprende de la lectura del artículo 29, el cual a la letra dice: "Las pólizas podrán ser nominativas, a la orden o al portador, salvo lo que dispone la presente la Ley para el contrato de seguros sobre la vida".

De lo que observa esta disposición mexicana resulta que la misma autoriza una forma más de emisión que las dispuestas por la Ley italiana, o sea la emisión en forma nominativa.

C).- El Seguro en México.

En nuestro país la institución del Seguro ha sufrido varias modificaciones tanto en su aspecto técnico como las diversas leyes que lo han regulado .

Las Ordenanzas de Eilbao además de la autoridad que adquirieron por lo acertado de sus preceptos, tiene una singular importancia, pues al consumarse la Independencia quedaron vigentes en México hasta el año de 1834 en que se expidió el segundo Código de Comercio. Las Ordenanzas (11) Francisco Messineo, "Manual de Derecho Civil y Comercial" Vol. I, Buenos Aires, Pág. 329

reglamentaron el seguro marítimo y el Código de Transportes Terrestres (12).

El código Civil de 1870 legisló en la materia de seguros terrestres por lo que en la mente del legislador se encontraban los conceptos de la técnica aseguradora como base de todo contrato de seguro, tan fundada consideramos nuestra opinión que en la exposición de motivos formulada por la Comisión redactora del proyecto de dicho Código, - se decía:

"El Seguro, fundado en prudentes combinaciones y hábiles cálculos somete a reglas casi ciertas las eventualidades, y por medio de la contribución voluntaria distribuída entre muchos, evita la ruina de un individuo y salva al mismo tiempo los intereses de otros ligados con aquel".

"Por decreto del 4 de Junio de 1887 se autorizó al ejecutivo para reformar total o parcialmente el Código de Comercio de 1834 y se nombró a una comisión para la elaboración de un proyecto, integrada por los licenciados Joaquín D. Casasus, José de Jesús Cuevas y José María Gamboa de la que fungió como secretario Don Roberto Nuñez" (13).

(12).- Jorge Barrera Graf "Tratado de Derecho Mercantil", editorial Porrúa, México 1957 volumen I, Pág. 82.

(13).- Luis Ruíz Rueda "Fuentes y Autores de Nuestra Legislación de Seguros" Revista Mexicana de Seguros, No. 11, Pág. 7, y Barrera Graf, op. cit. Pág. 85.

De estos trabajos surgió el Código de Comercio de 1889, que amplió la normatificación del contrato de seguro a comprender tanto el marítimo como el no marítimo en su calidad de contrato de empresa de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 75 de dicho Código, el cual dentro de los actos de comercio considera en su fracción XVI, "Los Contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas".

Desde luego que cabe mencionar que el Código de Comercio de 1884 ya consideraba al seguro de cosas en sus diferentes ramos, pero sin legislar hasta el año de 1889 sobre el seguro de vida.

Antes de que se expidiera la Ley relativa a la organización de las compañías de seguros sobre la vida de 25 de Mayo de 1910, en el año de 1893 se expidió una Ley sobre compañías de seguros que exigía un depósito de \$ 10,000.00 previo al establecimiento de una compañía; considerándose esta Ley como una "Ley de Timbre", elaborada con la finalidad de recaudar fondos pero no con la intención de proteger los intereses de los asegurados. Mencionamos esta Ley de 1893, para recalcar la importancia de la Ley expedida en el año de 1910, ya que durante el período comprendido entre dichos años la ausencia de una legislación adecuada para la materia de seguros era notoria.

La Ley mencionada como relativa a la organización de las compañías de seguros sobre la vida (1910), contenía - unas características dignas de comentarse y así, entre - otras citamos las siguientes:

- a) Solamente podían efectuar operaciones de seguro de per-
sonas las instituciones constituídas como sociedades -
anónimas o mutualistas.
- b) Se requería la autorización previa de la Sría. de Ha -
cienda para operar en los ramos de vida, accidentes y
enfermedades.
- c) Era obligatoria la constitución de reservas técnicas y
de previsión.
- d) Se reglamentó la inversión de dichas reservas.
- e) Se estableció la inspección oficial a través de un re-
glamento redactado al efecto.
- f) Los documentos de contratación así como las tarifas de
primas debían de ser sometidas previamente a la aproba-
ción de la secretaría.
- g) Se exigió la publicación de los estados financieros.
- h) Se ordenó la creación del Departamento de Seguros (14)

Como ya dijimos consideramos de importancia el men-
cionar estas disposiciones, en virtud de que, además de -
reglamentar en forma moderna el contrato de seguro, los -
(14).- Datos tomados del Anuario Mexicano de Seguros de -

1952.

./..

misimos preceptos continúan señalándose en la Ley General de Instituciones de Seguros, afirmación que se puede corroborar de la lectura de los artículos 11, 64, 75, 76, 77, 84, 85, 114, 116 y 113 del citado ordenamiento.

En los años de 1920, 1923 y principios de 1926 se expedieron algunos ordenamientos para nuestra materia, sin que tuvieran los mismos ninguna trascendencia en el campo del seguro.

Sin embargo, en el mismo año de 1926 y para mayor exactitud el 25 de Mayo, se produjo la promulgación de la Ley General de Sociedades de Seguros, texto legal que contenía preceptos sumamente acordes a las necesidades de la época.

Con posterioridad a este texto legal y actualmente en vigor, nos encontramos con la Ley General de Instituciones de Seguros, Ley Sobre el Contrato de Seguro y Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ordenamientos a los que haremos referencia en los capítulos posteriores.

CAPITULO II

Capítulo II.- Ley de Vías Generales de Comunicación.

Es menester hacer, aunque en forma somera, algunos comentarios sobre la Ley de Vías Generales de Comunicación - por ser este ordenamiento el que incluye en su artículo 127 (antes 134), las disposiciones generales relativas al Seguro del Viajero. En igual forma dicha Ley establece en su capítulo XIII, artículos 342 y relativos, la responsabilidad en que incurren las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo por los daños causados a los pasajeros, daños que pueden ser a sus personas, equipajes y perjuicios.

Por otra parte, el Seguro del Viajero se encuentra regulado de manera específica en el Reglamento del artículo - citado en primer término.

La Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de Febrero de 1940, que es la que actualmente está en vigor, abrogó la de 29 de Agosto de 1932, la cual a su vez había abrogado la de 29 de Agosto de 1931. El actual ordenamiento contiene como punto de interés para la materia de Seguros, además de los preceptos indicados y que en su oportunidad serán analizados, el denominado Servicio postal de seguro en su artículo 478 que a la letra dice: "El servicio postal de seguro consiste en la obligación que contrae la Dirección - General de Correos de responde, aún en los casos fortuitos o de fuerza mayor, por la pérdida de los envíos o por faltantes o avería de su contenido, hasta por la cantidad en -

que se hubiera asegurado.

Se aceptará en este servicio la correspondencia registrada de primera, tercera, cuarta y quinta clases".

Hacemos mención a esta disposición, únicamente para observar que la materia que nos ocupa o sea la de seguros, se encuentra regida en varias formas o aspectos, y con diferentes finalidades. Es decir, que para este caso en particular se le dá la denominación e idea de seguro a la obligación de la Dirección General de Correos para responder de un daño o pérdida, cuando el envío contenga su valor y se pague consecuentemente la cantidad que corresponda a esta cobertura. Desde luego que la única similitud existente entre este tipo de seguro y el reglamento por la Ley Sobre el Contrato de Seguro, existe en la característica "indemnización". También existen las indemnizaciones por daños o faltantes a mercancías o equipajes; y así, por lo que se refiere al transporte aéreo el artículo 349 dispone: "Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público o transporte aéreo, regular o no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o al equipaje facturado:

I.- Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega al destinatario.

II.- Por el retraso en la entrega de la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga el reglamento res -

pectivo". . . .

Es necesario hacer notar que cualquier persona física o moral, puede además de contar con la protección que otorga el artículo señalado a sus bienes transportados, contratar el seguro de transportes a fin de que, en el supuesto de ocurrir la eventualidad prevista en el contrato de seguro, la empresa de esta naturaleza liquide la indemnización correspondiente, sin mayor trámite que la entrega de documentos que se requieran; evitándose así una pérdida de tiempo o posibles controversias con la empresa porteadora.

De lo anteriormente expuesto, podemos darnos cuenta que, la Ley de Vías Generales de Comunicación, contiene varios preceptos encaminados a responsabilizar a las empresas transportadoras, ya sean terrestres, aéreas o marítimas, por los daños o lesiones que sufran los pasajeros o sus propiedades transportadas, una vez cubierta la prima o recargo correspondiente al importe del traslado.

A).- Su relación con la Ley General de Instituciones de Seguros.-

Ya hemos señalado en el apartado anterior, aunque a grandes rasgos, algunas disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, que por su finalidad tal parece que se tratan de materia de seguros, refiriéndonos desde luego al seguro privado, reglamentado por lo que se refiere a las Compañías de Seguros, por la Ley General de Insti

tuciones de Seguros y respecto al Contrato de esta naturaleza, por la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

La Ley señalada en primer término, o sea la de Instituciones de Seguros, fué publicada en Agosto de 1935, derogando a la de 1926 que fué la primera en regular todos los ramos del seguro. Igualmente, en esta Ley, se estableció la vigilancia del Estado, sobre los actos de las Sociedades de Seguros y los contratos de su especie, "con el fin principal de garantizar a los asegurados, que por si solos no podrían llevar a cabo una vigilancia eficaz, puesto que se trata de cuestiones técnicas que demandan necesariamente la intervención de peritos, quienes al estudiar la marcha de los negocios de las Compañías Aseguradoras, pueden informar al Poder Público y éste a la Sociedad, del estado que guardan las Compañías de Seguros" (1)

El contenido de esta Ley, comprende IX capítulos a saber: I.- Concepto y Organización de las Sociedades de Seguros, II.- De las Reservas, III.- Informes que deben proporcionar las Compañías de Seguros, IV.- De los Informes de las Compañías de Seguros, V.- De la Disolución de las Compañías, VI.- De las Sociedades Mutualistas, VII.- Disposiciones Generales (Prohibición de Seguros para Niños, Forma de los Contratos de Seguros, etc.), VIII.- Juntas Arbitrales, (1).- Exposición de Motivos, " Ley General de Sociedades de Seguros ".

IX.- Sanciones.

Como podemos apreciar, la Ley General de Sociedades de Seguros reguló principalmente, lo referente a organización, funcionamiento etc., de las Compañías de Seguros. Ahora bien, en este inciso, según el título del mismo, veremos cual relación existe entre la Ley de Vías Generales de Comunicación y la General de Instituciones de Seguros actualmente en vigor, y cuyo contenido fué tomado en gran parte de la Ley de 1926.

Podemos mencionar de antemano que tal relación se establece en forma directa, al referirse la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 127, a que, "La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá autorizar también, a los portadores que así lo soliciten, a organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros, para responder ellos mismos de las indemnizaciones por Seguro del Viajero por accidentes, y en caso contrario, los portadores deberán contratar dicho Seguro con Compañías mexicanas de seguros, que por su solvencia garanticen ampliamente el pago de tales indemnizaciones".

Es decir, que si alguna empresa de transportes desea responder directamente de las indemnizaciones por lo que al Seguro del Viajero se refiere, obtendrá de la Secretaría de Comunicaciones la autorización para organizarse como Compañía de Seguros, si desde luego obtiene la autorización co -

rrespondiente de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, dependencia encargada de autorizar el establecimiento o funcionamiento de las empresas de Seguros.

Por nuestra parte consideramos esta remisión que a la Ley de Seguros hace la de Comunicaciones, un tanto fuera de la realidad. Bien sabido es que, existen varios criterios de distinguidos tratadistas mexicanos, sobre el concepto de las llamadas mutualidades. Así, Jorge Barrera Graf (2), al estudiar la fracción XVI que venimos estudiando subordina la calificación mercantil del contrato de seguro a la intervención de una empresa aseguradora. Ahora bien, en México está prohibida "la práctica de cualquiera operación activa de seguros a toda persona que no tenga el carácter legal de institución de seguros", según lo establecido en la fracción I del artículo 3o. L.I.S. Esto quiere decir que, aparentemente todo seguro en nuestro país, es seguro celebrado por empresas, por lo que la fracción XVI del artículo 75 del Co. Co. parece redundante al exigir la intervención de éstas".

Continúa diciendo Barrera Graf, "Hay en nuestro sistema, sin embargo, una especie de seguro que no se celebra con empresas, que incluso está previsto por la misma ley (Art. 4o.), que contiene la prohibición antes transcrita especie de seguro que se practica en México y que no es mer (2).- Jorge Barrera Graf, "Tratado de Derecho Mercantil"

cantil sino civil".

El maestro Barrera Graf, se refiere, a las asociaciones de personas, cajas y uniones de seguros de los organismos profesionales que sin expedir contratos o pólizas concedan a sus miembros seguros en caso de muerte, o beneficios en el de enfermedad y que "Creemos que estos seguros mutualistas sin la constitución de una empresa, escapan al derecho mercantil, según la terminante disposición de la fracción XVI" (3).

Pues bien, si la tesis del maestro Barrera Graf, fuese aceptada, la disposición del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señalada anteriormente, no tiene fundamento, pues las empresas porteadoras al no estar constituidas como empresas de seguros sus contratos "escapan al derecho mercantil", y correlativamente de la Ley General de Instituciones de Seguros.

Por su parte, el maestro Mantilla Molina (4), quien al comentar sobre la fracción XVI, artículo 75 del Código de Comercio, dice: "El Código de Comercio abandona en la fracción XVI del artículo 75 la técnica empleada en las fracciones V a XI, y no declara comerciales las empresas de seguros, sino los contratos de esta clase, cuando sean celebrados por empresa, dando así a entender que es el contrato, -

(3).- Jorge Barrera Graf, op. cita., Pág. 134

(4).- Roberto Mantilla Molina, "Derecho Mercantil" 9a. Edición, 1956, Pág. 16.

objetivamente considerado como unidad, el que es calificado de mercantil, y no únicamente desde el punto de vista de la empresa y en relación a ésta". Ahora bien, si es el contrato de seguro el que reviste la característica mercantil, al ser celebrado por empresas de esa naturaleza; la finalidad de constituir empresas de seguros, expedir leyes especiales sobre la materia, etc. etc., sería una finalidad nula, pues cualquiera empresa podría convertirse en de seguros, - al tener una actividad de este tipo, más o menos frecuente; sujetándose por tanto a las disposiciones en materia civil, que para este tipo de asociaciones se establecen.

El artículo 4o. de la Ley General de Instituciones de Seguros, dice: "No se considerarán instituciones de seguros sujetas a la presente ley, las asociaciones de personas, especialmente las cajas y uniones de seguros de los organismos profesionales, que sin expedir pólizas o contratos, concedan a sus miembros seguros en caso de muerte, o beneficios en el de enfermedad; pero estarán sujetas a una reglamentación que expedirá la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, donde se fijarán las bases para que, cuando por el número de asociados, por la frecuencia o importancia de los seguros que concedan y de los siniestros pagados, la misma Secretaría ordene a estas mutualidades, que se ajusten a - las disposiciones de la presente ley, convirtiéndose en instituciones de seguros".

Hemos citado especialmente lo relativo a las mutualidades, para hacer notar que si actualmente existiendo varias de esta naturaleza y de bastante importancia, no se les ha recogido por la Ley General de Instituciones de Seguros, - para reglamentar su actividad asegurativa, menos aún sería con las empresas de transportes que trataran de convertirse en sociedades de seguros, para cubrir por si mismas las indemnizaciones.

Para poder autorizar a una sociedad a que funciones - como empresa de Seguros se requieren de requisitos de tal - naturaleza que creemos que, ninguna empresa transportista - pueda reunirlos. Por otra parte, si la idea de la empresa transportadora es la de cubrir ella misma las indemnizaciones, lo haría de acuerdo con la tabla de indemnizaciones - del Seguro del Viajero, o al convertirse en Compañía de Seguros podría celebrar contratos en los que se estableciera una indemnización mayor, y correlativamente un costo mayor en el pasaje por el concepto de prima.

Consideramos que el párrafo apuntado en el artículo - 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación es innecesario, pues en la realidad nunca ha ocurrido que una empresa porteadora siquiera solicite convertirse en de seguros y me nos aún que se le hubiese autorizado; y muestra de ello es que en la actualidad, todas las empresas de transportes que tienen seguros contratados, los tienen celebrados con Compa

ñas de seguros, quienes responden o se obligan para cubrir las indemnizaciones correspondientes a que originalmente es tuviesen obligadas las porteadoras.

Podemos apreciar que la relación existente entre la Ley de Vías Generales de Comunicación y la Ley General de Instituciones de Seguros, deriva del artículo 127 del primer ordenamiento citado.

b).- ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.-

"Los porteadores de las vías generales de comunicación, ya sean empresas o personas físicas, estarán obligados asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que lleguen a sufrir con motivo del servicio público que prestan.

Todos los viajeros, sin excepción y cualquiera que sea su edad, al usar el transporte de que se trate, estarán obligados a cubrir previamente el importe que corresponda proporcionalmente por persona, a la prima del Seguro del Viajero.

Con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los porteadores podrán aumentar sus tarifas de pasaje, en forma proporcional, de manera que el aumento de sus ingresos quivalga al monto de la prima total del Seguro, y harán saber públicamente a los viajeros cual será el importe de la prima que corresponda pagar a cada indivi-

duo.

Los portadores no podrán explotar servicios de transporte de vías generales de comunicación, si no comprueban haber asegurado su responsabilidad por el monto de las indemnizaciones y siempre que la póliza del Seguro cubra una responsabilidad mínima por accidente, de cincuenta mil y se venta y cinco mil pesos, tratándose de ferrocarriles, de veinticinco mil a cincuenta mil pesos, de camiones, embarcaciones y tranvías y cinco mil pesos por cada uno de los asientos destinados a pasajeros, tratándose de aviones.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá autorizar también, a los portadores que así lo soliciten, a organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros, para responder ellos mismos de las indemnizaciones por Seguro del Viajero contra accidentes y en caso contrario, los portadores de be r án contratar dicho seguro con Compañías mexicanas de seguros, que por su solvencia garanticen ampliamente el pago de tales indemnizaciones.

El reglamento de este artículo fijará el procedimiento simplificado en sus formalidades para que los interesados hagan el cobro de las indemnizaciones que correspondan en cada caso".

Podemos decir que, de la lectura del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se desprende toda la esencia del Seguro del Viajero. El artículo

señala la obligación de los porteadores de indemnizar en caso de accidente, también señala la obligación del pasajero de cubrir proporcionalmente una cantidad extra para la eventualidad; asimismo se indica la posibilidad del porteador en convertirse en empresa de seguros, por lo que a la Secretaría de Comunicaciones corresponde y por último menciona su propio reglamento.

Ahora bien, en esta disposición se establecen obligaciones para todo tipo de porteador, incluyendo el aéreo, pues bien, por su parte el artículo 342 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, establece en igual forma la responsabilidad de las empresas permisionarias o concesionarias de servicio público de transporte aéreo, por los daños causados con motivo del transporte, por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero; por destrucción de avería de su equipaje de mano por retraso en el transporte.

Este precepto estipula que los daños se causen con motivo del transporte, entendiéndose como tal inclusive, aquellos que sean resultado de hechos ocurridos durante el período comprendido desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado de ella. Enseguida el artículo 343 de la misma Ley, señala las cantidades para indemnizar a la víctima; y así, por muerte o invalidéz total permanente, la cantidad de \$ 50,000.00, estableciendo máximos por \$ 20,000.00 y \$ 10,000.00 para los casos de invalidez parcial permanente

e invalidez parcial transitoria respectivamente, y sujetándose ambas sumas máximas, a la tabla de indemnizaciones prevista en el reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Es nuestra intención hacer un análisis en forma general sobre las indemnizaciones que se fijan en el Seguro del Viajero, motivo por el cual al tratar el capítulo correspondiente, volveremos a hacer mención a este artículo 127, principalmente en lo que se refiere al cuarto párrafo del mismo, en el que se establece que ningún porteador podrá explotar las vías generales de comunicación si no comprueba haber asegurado su responsabilidad por el monto de las indemnizaciones.

c).- Breve Análisis Comparativo de la Tabla de Indemnizaciones del Reglamento del Artículo 127 con las Indemnizaciones de las Pólizas de Viaje.

Antes de señalar algunos puntos que consideramos de interés, sobre las indemnizaciones que se fijan en el Seguro del Viajero, y en los contratos que para tal objeto se celebran en forma directa por el viajero y la Compañía de Seguros, es necesario precisar la función de cada uno de estos seguros.

Según se desprende de la lectura que hicimos del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Seguro del Viajero, es obligatorio establecerlo para las Compañías porteadoras, al momento de vender el pasaje, cobrando en forma proporcional al importe del pasaje, el costo del seguro o prima. Este Seguro del Viajero se encuentra ampliamente comentado en el Reglamento del propio artículo 127. En este Reglamento, se establecen las cantidades por concepto de indemnizaciones para cada tipo de lesión que sufra durante su transportación el Viajero, o sea la Tabla de Indemnizaciones del Seguro del Viajero.

Ahora bien, existe dentro del Seguro en General, y específicamente en el Seguro de Personas, varios tipos de Seguro para los Viajeros,⁺ los cuales se pueden contratar en forma independiente del Seguro del Viajero establecido por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

+ Ver apéndices.

En estos Seguros para los Viajeros se extienden por las Compañías Aseguradoras, las denominadas "Pólizas de Viaje", agrupándose en dicha sección de pólizas, tres diferentes tipos de contratos o pólizas, que han sido diseñadas especialmente para ofrecerlas en la medida de la necesidad del cliente o viajero, cuando éste quiera estar protegido exclusivamente en viajes. Así, si el solicitante será pasajero a bordo de aviones de líneas aéreas autorizadas para el transporte, se otorga la llamada póliza "AVA" (Accidentes en Viajes Aéreos). Si se trata de un pasajero a bordo de cualquier vehículo aéreo, marítimo o terrestre, autorizado para el transporte de pasajeros y opcionalmente a bordo de automóvil particular, se contratará la denominada póliza "El Viajero". También, si se trata de vacacionistas, o personas que efectúan viajes en calidad de negocios, desempeñando funciones de supervisión administrativa, se les protegerá durante las 24 horas del día en cualquier circunstancia, con la Póliza "Accidentes Personales a Corto Plazo".

Es de capital importancia mencionar que los tres tipos de contratos referidos se agrupan dentro del ramo de Accidentes Personales y Enfermedades, por lo que necesariamente se encuentran regulados por la Ley Sobre el Contrato de Seguro, y de manera específica en el Título Tercero del Capítulo V, relativo a las disposiciones especiales del contrato de seguro sobre las personas.

Es decir, que aunque son contratos de seguro para viajeros, los mismos se regulan por la Ley indicada y no por el artículo 127 y su reglamento que corresponden al Seguro del Viajero de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Como a continuación podremos observar, las pólizas de viajero reguladas por la Ley Sobre el Contrato de Seguro son mucho más amplias en protección hacia el contratante que la otorgada por el reglamento del artículo 127. Esto resulta en parte lógico, pues el primer tipo de contrato es totalmente voluntario en lo que se refiere a sumas máximas de responsabilidad, duración del seguro, etc.

Observemos por tanto aunque a grandes rasgos, el contenido de las pólizas de viaje en las tres formas señaladas anteriormente.

POLIZA "AVA" ACCIDENTES EN VIAJES AEREOS

1.- BENEFICIOS:

Pérdida de la Vida, pérdida de Miembros y/o de la Vista, escala "A", y hasta un 5% de la suma contratada para Pérdida de la Vida, para el pago de Reembolso de Gastos Médicos por Accidente.

2.- CUANDO SON EFECTIVOS:

- a) Mientras el asegurado se encuentre abordando, a bordo o bajando de un avión operado por una línea aérea establecida y autorizada para el transporte de pasajeros.
- b) A bordo de cualquier vehículo que se haga necesario para el transporte de los pasajeros, como consecuencia de un aterrizaje forzoso.
- c) A bordo de un vehículo autorizado para transportar pasajeros del aeropuerto a la ciudad o viceversa, siempre que tal servicio forme parte del prestamo por la línea aérea de quien se trate.

3.- QUIEN PUEDE SER ASEGURADO:

Cualquier persona que goce de buena salud, que sea mayor de 1 día y menor de 75 años. Tratándose de niños mayores de 1 día, quedarán cubiertos con Reembolso de Gastos Médicos y desde los 5 años con Pérdida de Miembros.

Para el caso de los mayores de 12 años pero menores de 21 si son solteros, es necesario si se contrata el beneficio de Muerte, que además de la firma del contratante exista la firma de consentimiento del padre o tutor, de otra manera el Contrato de Seguro se considerará NULO. (Artículo 158 de la Ley sobre el Contrato de Seguros).

4.- EXCLUSIONES:

Vuelos en aviones particulares, taxis aéreos, o en general cualquier vuelo en aeronaves que no pertenezcan a una línea aérea comercial establecida.

5.- GENERALIDADES:

- a) No deben expedirse pólizas por una cantidad mayor de \$ 500,000.00 MN. (QUINIENTOS MIL PESOS MONEDA NACIONAL) de suma asegurada.
- b) Sólo deben expedirse pólizas a personas que viajen en líneas aéreas que en sus itinerarios tengan cuando menos un vuelo internacional y toquen el aeropuerto de la Ciudad de México.

- c) Impreso en la póliza se encuentra un párrafo en rojo que dice:

"Cuando la solicitud de este seguro no este firmada por el Asegurado, la validez de la designación queda condicionada a que aquel firme esta Póliza como manifestación de su conformidad con la designación. En caso contrario la suma asegurada se pagará a los herederos del propio asegurado".

Este párrafo hace pensar a muchos agentes y clientes que pueden prescindir de firmar la solicitud o la Póliza ya que en muchos de los casos los que resultarían herederos legales son los beneficiarios que ellos desean anotar y que en tales casos prefieren no hacerlo.

La conveniencia en designar beneficiarios autorizando este hecho con la firma del cliente, asegura que en caso de siniestro, la indemnización se pagará sin más trámites que los necesarios a las personas designadas en la Póliza. En caso de los designados como herederos legales, la indemnización pasa a formar parte del acervo testamentario que será distribuido entre los que resulten herederos siendo una autoridad competente quien haga la designación.

POLIZA "EV" (EL VIAJERO)

1.- BENEFICIOS:

Muerte Accidental, Pérdida de Miembros, escala "A".

2.- CUANDO SON EFECTIVOS:

Mientras el asegurado se encuentre a bordo de un vehículo autorizado para el transporte de pasajeros y que por tal servicio haya pagado boleto de transportación.

En forma opcional y mediante el pago de la prima correspondiente, puede extenderse la acción de esta Póliza a cubrir mientras el asegurado se encuentre manejando un automóvil particular o bien como acompañante.

3.- QUIEN PUEDE SER ASEGURADO:

Todas las personas que gocen de buena salud, que sean mayores de 12 años y menores de 65. Para el caso de los mayores de 12 pero menores de 21 años, si son solteros, además de su firma en la solicitud, deberá existir la firma de consentimiento del padre o tutor.

4.- EXCLUSIONES:

No queda cubierto mientras el asegurado se encuentre a bordo de cualquier vehículo como miembro de la tripulación.

Como pasajero a bordo de aviones particulares, fletados o taxis aéreos.

En cualquier vehículo en competencia de resistencia o velocidad.

Como chofer de oficio.

5.- GENERALIDADES:

La Póliza puede expedirse por 3, 6, 9 y 12 meses de vigencia, en la inteligencia que cualquier fracción de meses deberá cobrarse como un período completo.

POLIZA "APCP" (ACCIDENTES PERSONALES A CORTO PLAZO)

1.- BENEFICIOS:

Muerte Accidental, Pérdida de Miembros y/o de la Vista, Escala "A", y hasta un 5% de la suma principal para Reembolso de Gastos Médicos por Accidente.

2.- CUANDO SON EFECTIVOS:

Durante las 24 horas del día, en cualquier medio de transporte y en cualquier actividad, excepto como queda excluido en el párrafo N° 4 y en el párrafo final de "Comentarios Generales".

3.- QUIEN PUEDE SER ASEGURADO:

Todas las personas que gocen de buena salud mayores de 12 años y menores de 65. Para el caso de los mayores de 12 y menores de 21 años, además de la firma del contratante deberá existir la del padre o tutor.

Los niños mayores de 5 años y menores de 12, pueden que dar cubiertos con Pérdida de Miembros y desde un día de nacidos, con Reembolso de Gastos Médicos por Accidente.

4.- EXCLUSIONES:

A bordo de aviones particulares ya sea como pasajeros o miembros de la tripulación.

A bordo de cualquier vehículo en competencia de resistencia o velocidad, desempeñando labores manuales o cualquier otra labor que esté calificada como un riesgo "C" o más, de acuerdo con el Manual de Accidentes Personales de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

5.- GENERALIDADES:

La presente Póliza fué diseñada para proteger a los vacationistas o personas que tengan que realizar algún viaje por cierto número de días en calidad de negocios, siempre que las actividades que se realicen sean administrativas o de supervisión, sin efectuar trabajos manuales.

Es de principal importancia tener presente que las personas o Viajeros, no podrán contratar sumas aseguradas (responsabilidad máxima para la Compañía Aseguradora) por más de \$ 500,000.00 en conjunto, cuando de estas tres pólizas de trate.

Al hacer esta observación, encontramos que la primera diferencia entre la suma máxima por la que es responsable la Compañía porteadora para el Seguro del Viajero y la suma máxima para las Pólizas de Viaje, se determina en el primer caso en \$ 5,000.00 según el Reglamento del artículo 127, en su artículo 5o., y para el segundo supuesto una suma que puede variar hasta \$ 500,000.00 en conjunto de las tres "pólizas de viaje", según se desprende de las condiciones de dichos documentos.

Desde luego que existen muchas otras diferencias entre cada seguro de viajero, razón por la cual sólo haremos mención a unas cuantas, para así tratar posteriormente lo relativo a las indemnizaciones.

Por ejemplo, en la Póliza para Accidentes en Viajes Aéreos, es necesario, de acuerdo con el artículo 158 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que además de la firma del contratante, cuando este es menor de 21 años y mayor de 12, la del padre o tutor, cuando se desea contratar el "beneficio" de muerte. Tal cosa no acontece en el Seguro del Viajero del artículo 127, pues en éste, se establece en su segundo párrafo "Todos los viajeros, sin excepción y cualquiera -

que sea su edad, al usar el transporte de que se trate, estarán obligados a cubrir previamente el importe que corresponda proporcionalmente por persona, a la prima del Seguro del Viajero."

Una segunda diferencia la encontramos en la vigencia de la póliza; así, para el Seguro del Viajero la protección de éste dura, mientras se traslade al viajero hasta el punto de destino, o sea por un solo viaje, por lo que cada vez que se transporte deberá adquirir su póliza de seguro. En el seguro denominado "El Viajero", la vigencia de la póliza puede ser por 3, 6, 9 y 12 meses, sin interesar el número de viajes.

Debemos mencionar una diferencia más que creemos reviste una característica especial entre ambos tipos de seguro para los viajeros. Para el Reglamento del artículo 127, Seguro del Viajero, "toda controversia que se suscite entre una empresa de transportes y el pasajero, con motivo del seguro, deberá someterse a la resolución de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas" (Artículo 36). Mientras que para el Seguro en General y específicamente para el que nos ocupa, en caso de controversia, el quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros, y si dicho organismo no es designado árbitro, podrá ocurrir a los tribunales competentes del domicilio de la Compañía Aseguradora o de sus Sucursales donde se haya expedido la póliza.

Refiriéndonos ahora a las tablas de indemnizaciones, podemos indicar que, la correspondiente al Seguro del Viajero es totalmente anacrónica, pues establece indemnizaciones de tal cuantía que, en la actualidad, con esas cantidades, no es posible obtener la atención médica necesaria, por una parte, y por la otra, para el caso de incapacidades tampoco son suficientes para cubrir o resarcir en parte el daño causado. Procedamos pues, a comparar algunas de las indemnizaciones que se otorgan en el Seguro del Viajero y en los contratados directamente con las Compañías de Seguros.

El artículo 60. del Reglamento del artículo 127, establece que los pasajeros protegidos por el seguro del viajero en el caso de ser víctimas de accidentes que ocurran con motivo del transporte, tendrán derecho a lo siguiente:

- 1.- Por la pérdida de ambas manos o ambos pies, la suma principal. (\$5,000.00). Los contratos de seguros privados, para el grupo de personas establecen para estos conceptos el 100% de la suma asegurada, la cual puede ser hasta por \$ 500,000.00.
- 2.- Por la pérdida de la vista de ambos ojos, la suma principal. (\$ 5,000.00).

En las Pólizas de Viaje, se establece el 100% de la suma asegurada.

- 3.- El artículo 80. del Reglamento citado, dispone que:
Por la pérdida de una falange entera o más del dedo pul-

gar \$ 400.00

En las pólizas de viaje, por este concepto se pagará el 15% de la suma asegurada o sea un 7% más que lo establecido en el Seguro del Viajero.

4.- Por la pérdida de una falange entera o más del dedo índice \$ 350.00

En las pólizas de viaje, se pagará el 10% de la suma contratada, o sea un 3% más que lo señalado en el Seguro del Viajero.

Lo anterior no tendría mayor importancia, si no tomáramos en cuenta que esas diferencias de porcentajes, representan normalmente varios miles de pesos, que ayudan en el seguro privado, a costear las atenciones médicas, medicinas y en parte la falta de ingresos normales por la incapacidad sufrida.

En el capítulo siguiente trataremos en forma específica el reglamento del artículo 127, pero antes de dar por terminado este inciso, consideramos prudente transcribir el artículo 11 del reglamento en cuestión, para aseverar una vez más, la poca idoneidad que con la época tiene la tabla de indemnizaciones del Seguro del Viajero.

Art. 11.- "Si el asegurado, a causa de lesiones, estuviere físicamente imposibilitado para curarse debidamente, las empresas de transportes están obligadas a cubrir todos los gastos necesarios para poner al asegurado en condiciones

de ser atendido debidamente, siempre que tales gastos no -
excedan de \$ 50.00".

Por lo anterior, podemos darnos cuenta de que estas -
disposiciones señaladas, del Seguro del Viajero, así como
las que señalaremos, son totalmente anacrónicas a la época
por lo que se requiere una urgente derogación o reformas -
al Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales
de Comunicación.

CAPITULO III

Capítulo III.- El Seguro del Viajero.

Como hemos venido diciendo el Seguro del Viajero encuentra su esencia en el artículo 127 (anteriormente 134) de la Ley de Vías Generales de Comunicación; y sus particularidades en el Reglamento correspondiente al mismo artículo al cual se le ha denominado como "Seguro del Viajero".

Este reglamento fué publicado el 11 de Marzo de 1933 o sea, dos años atrás de las Leyes de Seguros.

Hacemos especial mención a esto, en virtud de que generalmente se cree que el Seguro del Viajero es asimilable a la Ley General de Instituciones de Seguros o la Ley Sobre el Contrato de Seguro; siendo así que incluso en las ediciones que reúnen diversas leyes, se ha incluido al Seguro del Viajero inmediatamente después de las leyes de seguros.

Este agregado tiene razón de ser por lo que se refiere al supuesto que en su penúltimo párrafo señala el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación que a la letra dice: "La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá autorizar también, a los portadores que así lo soliciten, a organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros, para responder ellos mismos de las indemnizaciones por Seguro del Viajero contra accidentes, y en caso contrario, los portadores deberán contratar dicho Seguro con compañías mexicanas de seguros, que por su solvencia garanticen ampliamente el pago de tales indemnizaciones".

Desde luego que también existe la circunstancia de que las compañías porteadoras celebran con las de seguros los contratos correspondientes, derivándose por tanto la obligación de indemnizar, de acuerdo con las condiciones que en el contrato se establecen, a la empresa de seguros.

Existen dos puntos que consideramos de interés sobre el particular, o sean el capítulo referente al seguro contra la responsabilidad, y por otra parte el relativo a la responsabilidad de la línea porteadora. Sin embargo, ambos aspectos los comentaremos en el siguiente inciso, señalando antes de llegar a él, la definición del Seguro del Viajero;

"Por el Seguro del Viajero, la empresa porteadora se obliga a indemnizar al pasajero, por los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo del transporte, de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación"

a).- Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Crítica a la reglamentación del Seguro del Viajero.

Este Reglamento, que como ya dijimos contiene lo relativo al Seguro del Viajero, presenta algunos puntos de interés, como son las indemnizaciones, el procedimiento, etc.

En cuanto a las primeras, en apartado anterior señalamos que las cantidades establecidas para tal concepto, son sumamente bajas, y así podemos mencionar algunas cuantías, a saber: En la lista de Operaciones se establece que, por

la Amputación de pie, mano, antebrazo, pierna y muslo, se pagarán \$ 150.00, para la aplicación de aparato para las fracturas de costillas o coccix, la cantidad de \$ 20.00; para la reducción de luxación de dedo \$ 20.00; por fractura de cráneo la suma de \$ 650.00, y así sucesivamente.

Por lo que se refiere al procedimiento de pago de indemnización, en el artículo 15 del citado Reglamento se establece: "La solicitud de indemnización deberá presentarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se registró el accidente, cuando el viajero pueda presentar por sí mismo la reclamación, y dentro de los noventa días siguientes al accidente, cuando sean los representantes legales de la víctima los que tengan que formular la reclamación, ya porque el viajero haya muerto o esté imposibilitado para presentarla. A la solicitud de indemnización deberá acompañarse el boleto, pase o autorización del viaje y del cupón de reaseguro, en su caso, a menos de que extraviados en el accidente, sea público y notorio que el causante es una de las víctimas, o que tal circunstancia quede debidamente acreditada por la constancia de las autoridades que viajen a bordo o por testimonio de personas honorables. En la solicitud se indicará el lugar, día y hora en que ocurrió el accidente y el domicilio en que se encuentra la víctima..... Las pruebas del accidente deberán ser presentadas dentro de los términos en que debe presentarse la solicitud de indemnización,

pues transcurridos dichos plazos sin que la solicitud se presente, el viajero perderá todo el derecho a ser indemnizado!

De lo anteriormente expuesto, podemos señalar lo siguiente: respecto a la tabla de indemnizaciones, las cantidades establecidas por los diferentes conceptos son muy bajas, no teniendo ninguna funcionalidad en la actualidad. Siendo necesario por tanto una revisión del costo médico (entendiéndose por éste, honorarios médicos, medicinas etc.,) actual, y con posterioridad actualizar las cantidades establecidas.

Desde luego que si es necesario aumentar el costo de la prima del seguro, deberá llevarse a cabo, pues se tendrá a cambio una mejor protección y reembolso de gastos médicos.

En cuanto al procedimiento, el mismo establece más problemas para el cobro de la indemnización que el existente o derivado de los contratos de seguro generales pues incluso, en el seguro del viajero correspondiente al ramo de accidentes y enfermedades, la póliza generalmente se la lleva consigo el viajero, existiendo como prueba únicamente, el registro que de la misma se hace por parte del vendedor.

Por otra parte no creemos acertada la disposición que señala que las pruebas del accidente deben ser presentadas por el viajero, pues si así se llevare a cabo, sería más costoso el obtenerlas que la cantidad recuperable.

El Seguro del Viajero del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, necesita ser reformado, a fin de

que se actualicen sus preceptos, pues la mayoría de ellos - (que son 42) adolece del denominado "anacronismo".

Veamos ahora los puntos referentes a la responsabilidad, que existe para las empresas porteadoras en el caso de accidente y correlativamente daños o lesiones a los viajeros, y aspecto que comentamos al final del apartado anterior.

Sabemos que en el Seguro del Viajero se establecen las cantidades que debe de cubrir al viajero que resulte lesionado o a sus representantes para el caso de muerte, constituyendo lo anterior la responsabilidad máxima de la línea o empresa porteadora. Sin embargo, que sucede cuando la empresa de transportes a contratado con una compañía de seguros lo relativo al pago de indemnizaciones a los viajeros, por las lesiones durante la transportación. Facilmente se podría contestar que, la Compañía de Seguros liquida al ter cero perjudicado o sea al pasajero; pero de acuerdo con las disposiciones que a continuación citamos, creemos que no hay impedimento alguno para que el viajero pueda ejercitar su derecho contra la empresa porteadora para el pago de indemnizaciones además de hacerlo con la empresa de Seguros.

Si la línea de transportes ha contratado con la empresa de Seguros, el contrato respectivo queda sujeto en cuanto se presente alguna controversia, a la Ley Sobre el Contrato de Seguro y a la Instituciones de Seguros por lo que

se refiere al procedimiento según el artículo 135 de dicha Ley. Ahora bien, el contrato que celebren será un contrato de seguro contra la responsabilidad; es decir contra la responsabilidad que pueda contraer la empresa porteadora con motivo de los accidentes que ocurran durante la transportación de viajeros.

Al ocurrir el evento o sea el accidente, y tratándose de un contrato de Responsabilidad Civil, y estándose sujetos a las Leyes de Seguros, los artículos 145 y 147 de la Ley Sobre el Contrato de Seguros disponen:

"En el seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro"; "El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro".

Por tanto el viajero deberá acudir ante la Aseguradora a fin de cobrar la indemnización a que tenga derecho. Como además se le considera beneficiario de la póliza de seguro, según se establece en el artículo 147 transcrito, podrá en el supuesto de inconformidad, recurrir inicialmente ante la Comisión Nacional de Seguros, según ordena el artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros.

Por otra parte, mientras se discute el derecho ante la

Comisión Nacional de Seguros, se podrá reclamar ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, lo referente a la Empresa Porteadora, según lo dispone el artículo 36 del Reglamento correspondiente. Si aunamos a lo anterior que el artículo 42 del Seguro del Viajero dispone que "Cuando la empresa de transportes sea responsable de que no se obtengan los beneficios del seguro, subsistirá para ella la obligación de indemnizar en los términos de este reglamento"; creemos por tanto que el viajero puede intentar su acción contra dos empresas, ante dos organismos distintos, e incluso llegar a obtener una doble indemnización.

Concluimos que, del seguro del viajero se pueden derivar, cuando el contrato esté celebrado por la empresa porteadora con una de seguros, lo siguiente:

- 1º El contrato celebrado entre porteadora y aseguradora será contra la "Responsabilidad".
- 2º Estará el mismo por tanto, sujeto a las disposiciones de las Leyes de Instituciones de Seguros y sobre el contrato de esa naturaleza.
- 3º El viajero podrá reclamar a la Compañía de Seguros y/o a la de Transportes, para el caso de indemnizaciones.
- 4º En el primer supuesto y cuando la Aseguradora no liquide el concepto reclamado, se acudirá previamente a la Comisión Nacional de Seguros, sujetándose a lo ordenado por el artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros.

- 5º En el segundo caso, acudirá el Viajero ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, para presentar su inconformidad, sujetándose en cuanto al procedimiento a lo previsto en el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- 6º Al ejercitar un derecho contra dos empresas, ante dos organismos distintos, se puede obtener un doble beneficio o doble indemnización de la señalada en el Seguro del Viajero, cuando por supuesto, las resoluciones dictadas fuesen favorables.

B).- Comentarios sobre el artículo 30. del Reglamento (mutualidades).

Anteriormente señalamos que el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, expone en su penúltimo párrafo que:

" La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, podrá autorizar también, a los portadores que así lo soliciten, a organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros, para responder ellos mismos de las indemnizaciones por Seguro del Viajero contra accidentes, y en caso contrario, los portadores deberán contratar dicho Seguro con compañías mexicanas de seguros, que por su solvencia garanticen ampliamente el pago de tales indemnizaciones".

Por su parte el artículo 30. del Reglamento del citado ordenamiento, dispone: "Las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte podrán organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros, para responder ellas mismas por el seguro del viajero contra accidentes, y en caso de no hacerlo, deberán contratar dicho seguro con compañías mexicanas de seguros, que por su capital y reservas garanticen ampliamente las indemnizaciones que resulten a consecuencia de los accidentes". Como podemos notar ambos preceptos legales tienen un contenido idéntico, salvo las diferentes frases que se mencionan.

Al ordenar dicho artículo 30. del Seguro del Viajero, -

que las empresas que exploten las vías de comunicación "podrán organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros", se está refiriendo a que tal organización se efectúe en concordancia con lo que dispone la Ley General de Instituciones de Seguros de 1935, actualmente en vigor; y correlativamente una vez organizada en tal forma, los contratos que de esta naturaleza celebre la empresa de transportes, se regirán por la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Como expresamos en los capítulos precedentes, el artículo 75 de nuestro Código de Comercio, considera como actos de comercio "Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas, según la fracc. XVI del propio artículo.

Es decir, que tanto la Ley de Vías Generales de Comunicación, el Código de Comercio y el mismo Seguro del Viajero, condicionan la operación o contratación de seguros, a la intervención de una empresa que para tal caso será la configurada de acuerdo con la Ley General de Instituciones de Seguros; asimilando por tanto esas disposiciones, el artículo 30. de la Ley mencionada en último término, el cual dispone en su fracc. 1a. que en materia de actividad aseguradora "se prohíbe a toda persona física, y a toda persona jurídica que no tenga el carácter legal de institución de seguros, la práctica de cualquiera operación activa de seguros en territorio mexicano ..."

Ahora bien, consideramos que es sumamente difícil llevar a cabo una autorización para las empresas de transportes, a fin de que operen como aseguradoras, toda vez que en la práctica apreciamos que de las 56 compañías de seguros que existen en nuestro país, las mismas se dedican exclusivamente a esa actividad asegurativa, y por otra parte tampoco han nacido en principio de otra naturaleza que no sea la de seguros. Sabemos que por otra parte la Ley General de Instituciones de Seguros establece determinados requisitos para poder autorizar a una empresa a que se dedique a la materia, y entre otros podemos señalar los capitales mínimos, reservas, informes, inversiones, etc.; siendo estos requisitos en nuestra opinión factibles de llevar a cabo para empresas de capitales sumamente elevados. Esta aseveración la fundamentamos en este punto de vista práctico: en este último decenio y fines del anterior, surgieron en el campo de seguros varias empresas de esa naturaleza desapareciendo tras pocos años de operar, como "Seguros Ajusco", "El Mundo", etc. incluso desaparecieron o fueron absorbidas por otras empresas más fuertes, algunas compañías de seguros con más antigüedad en el ramo, como "La Metropolitana", "Seguros Anáhuac", etc. También se presentaron algunas fusiones como la de "Seguro de México" y "Seguros Bancomer", "Seguros Tepeyac" y "Seguros Azteca" etc.

Hemos hecho esta observación para subrayar que al menos

desde el punto de vista práctico tal parece que la supervi -
vencia en el campo del seguro es muy difícil de lograrse, -
pues además del capital que como dijimos debe ser poderoso,
debe existir por otra parte una cartera o negocios de un vo -
lúmen determinado lo cual no ocurriría en caso de que una em -
presa de transportes fuese autorizada para operar el seguro
en nuestro país. Aunamos a esto que necesariamente tendría
que elevarse el costo del seguro del viajero, por los aumen -
tos en gastos de administración, reservas, etc. que tendría -
que efectuar la empresa autorizada.

También se presenta lo correspondiente a la "voluntad"
de contratar el seguro, lo cual es lógico pues se trata de un
seguro privado. Al representar un alto costo para el pasaje
ro, el obtener su seguro de viaje, consideramos que adopta -
ría por así convenir a sus intereses y por existir mayores -
sumas de indemnización, cualquiera de los tres tipos de pól -
izas de viaje a las que nos referimos en uno de los aparatos
anteriores, representando este aspecto una absoluta competen -
cia en contra del nuevo asegurador cuya actividad principal
sería la del seguro del viajero, por parte de las compañías
de seguros establecidas. Creemos que esto originaría a fin -
de cuentas la desaparición del nuevo empresario.

En virtud de que consideramos que la idea del artículo
127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y correlati -
vamente el artículo 30. de su reglamento, consiste en asimi -

lar a las empresas porteadoras a las de mutualidades, encontramos que entre otro de los requisitos para ser autorizada la empresa a operar en el ramo de seguros, será el de la cantidad de asociados o agremiados y la de los siniestros pagados con que se cuente; será este requisito difícil de cubrir, pues los datos referidos deben ser considerados de importancia, lo cual consiste en la práctica en un mínimo de tres millones de pesos aproximadamente.

Hicimos incapié en considerar similar lo dispuesto por el artículo 127 y su reglamento, al concepto de mutualidades, por lo siguiente:

Las empresas porteadoras en su mayoría se auto-aseguran o forman una mutualidad, para cubrir los siniestros que sufran los vehículos de su propiedad, considerando dichas empresas que en tal condición ahorran una suma considerable por el concepto de primas. Posiblemente esto fué uno de los fundamentos para que en el artículo 127 se dé lugar a solicitar a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas su autorización para incurrir en el campo del seguro por parte de los porteadores.

Desde luego que como fundamento de tipo legal debe considerarse el artículo 4o. de la Ley General de Instituciones de Seguros el cual observa:

" No se considerarán instituciones de seguros sujetas a la presente ley, las asociaciones de personas, especialmente -

las cajas y uniones de seguros de los organismos profesionales, que sin expedir pólizas o contratos, concedan a sus miembros seguros en caso de muerte, o beneficios en el de enfermedad; pero estarán sujetas a una reglamentación que expedirá la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, donde se fijarán las bases para que, cuando por el número de asociados, por la frecuencia e importancia de los seguros que concedan y de los siniestros pagados, la misma Secretaría ordene a estas mutualidades, que se ajusten a las disposiciones de la presente ley, convirtiéndose en instituciones de seguros".

Podemos concluir que la base o fundamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento o sea el seguro del viajero, al indicar la posibilidad para las empresas de transportes, de solicitar autorización para configurarse u organizarse de acuerdo con la ley General de Instituciones de Seguros, se deriva del artículo 4o. de dicha Ley, especialmente en su parte final que establece que "cuando por el número de asociados, por la frecuencia e importancia de los seguros que concedan y de los siniestros pagados la misma Secretaría ordene a estas mutualidades que se ajusten a las disposiciones de la presente Ley, convirtiéndose en instituciones de seguros".

C).- Negación del carácter probatorio del contrato de seguro para los viajeros.

Generalmente, se le dá el carácter probatorio a la denominada "Póliza de seguro", tanto en legislaciones extranjeras como en la nuestra. Así, en la Ley Italiana, para ser más exactos en el Código Civil Italiano, en el artículo 1388 se dice: "El Contrato de Seguro debe ser probado por escrito"

" El Asegurador está obligado a librar al contratante la Póliza de seguro u otro documento suscrito por él".

" El Asegurador está también obligado a librar, a petición y a costa del contratante duplicados o copias de la póliza; pero en tal caso puede exigir la presentación o la restitución del original".

Por lo que se refiere a nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro, el artículo 19 establece:

" Para fines de prueba el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas se hará constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación a que se refiere la primera parte de la fracc. 1 del artículo 21".

Para el tratadista Messineo (1), "El contrato de seguro (1).- Francisco Messineo "Manual de Derecho Civil y Comercial" Tomo I, Ediciones Jurídicas Europa-América, 8a. Edición 1954, Pág. 163.

no está vinculado a la observancia de formas constitutivas, pero debe ser probado por escrito (Artículo 188 y 2725), la falta de escritura limita la posibilidad de emplear un juicio la prueba testimonial"

"La denominada póliza, en la que se registran los extremos del contrato y las Cláusulas especiales que lo regulan, no es más que un documento probatorio (Artículo 1838)". Continúa diciéndonos este autor: "El contrato puede ser probado también por otro documento (Artículo 188 in fine); tal documento puede ser la denominada nota de cobertura, o el Certificado de Seguro"

Al respecto el artículo 24 de la Ley Mexicana aludida, ordena: "Para que puedan surtir efectos probatorios contra el Asegurado, será indispensable que estén escritos o impresos en caracteres fácilmente legibles, tanto la póliza como los documentos que contengan cláusulas adicionales de la misma, los certificados individuales de seguro de grupo, los certificados de pólizas abiertas, los certificados provisionales de pólizas, las notas de cobertura, las solicitudes de seguro, los formularios de oferta suministrados por las empresas y, en general todos los documentos usados en la contratación del seguro".

Vemos que en ambas legislaciones la póliza de seguro reviste un carácter probatorio.

Por lo que se refiere a Francia, al observar el artículo

lo 10. de la Ley Francesa sobre el contrato de seguro de fecha 13 de Julio de 1930, se indica que la principal característica de la Póliza consiste en tener una función probatoria.

Ya dijimos que nuestro artículo 19 de la Ley correspondiente así lo señala también.

En España, la póliza además de servir como prueba del contrato, se exige como requisito (ad-solemnitatem) de existencia en el contrato de seguro, conforme lo disponen los artículos 1793 del Código Civil y 382 del Código de Comercio, los que a la letra dicen: Artículo 1793: "El contrato de seguro deberá consignarse en documento público o privado suscrito por los contratantes". Artículo 382 "El contrato de seguro se consignará por escrito en póliza o en otro documento público o privado suscrito por los contratantes".

Por su parte nuestra Ley Sobre el contrato de Seguros, sólo exige este requisito o sea, el del acto escrito, como una formalidad ad-probationem tantum según se desprende del texto del artículo 19 citado.

Ahora bien, sucede que en el Seguro del Viajero reglamentado por el Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento respectivo, resulta en ocasiones, imposible de presentar el seguro correspondiente o póliza.

Así lo prevé el artículo 15 del Reglamento al hablar del boleto de pasaje, pues como sabemos, al pasajero no se

le otorga un contrato determinado y en forma especial, sino que en el precio del pasaje se incluye el seguro correspondiente. Este artículo nos dice: "La solicitud de indemnización deberá presentarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que se registró el accidente cuando el viajero pueda presentar por sí mismo la reclamación, y dentro de los noventa días siguientes al accidente, cuando sean los representantes legales de la víctima los que tengan que formular la reclamación, ya porque el viajero haya muerto o esté imposibilitado para presentarla. A la solicitud de indemnización deberá acompañarse el boleto, pase o autorización del viaje y del cupón de reaseguro, en su caso, a menos de que extraviados en el accidente, sea público y notorio que el causante es una de las víctimas, o que tal circunstancia quede debidamente acreditada por las constancias de las autoridades que viajen a bordo o por testimonio de personas honorables. En la solicitud se indicará el lugar, día y hora en que ocurrió el accidente y el domicilio en que se encuentra la víctima"

" En caso de defunción deberá acompañarse la copia certificada del acta respectiva del Registro Civil".

" Cuando los accidentes ocurran a pasajeros aislados, deberá presentarse una constancia del jefe del vehículo en que ocurrió el accidente, o a falta de éste, de los empleados de correos, o del express, o del jefe de la escolta.

Las pruebas del accidente deberán ser presentadas dentro de los términos en que debe presentarse la solicitud de indemnización, pues transcurridos dichos plazos sin que la solicitud se presente, el viajero perderá todo el derecho a ser indemnizado".

Por tanto, y de acuerdo con la lectura del antes expuesto artículo 15, no existe en los casos de accidente y cuando así lo ameriten las circunstancias, una función probatoria del Contrato de Seguro del Viajero.

Es decir que en determinado momento, lo cual acontece muy a menudo, el viajero no tenga en su poder el boleto del pasaje que representa el contrato, y correlativamente el del Seguro incluido; y para estos casos se verificará la lista de pasajeros, o algún otro medio de prueba que demuestre que el reclamante era pasajero de la unidad afectada en el siniestro. Podemos finalizar este apartado diciendo que para el Seguro del Viajero, la póliza, contrato o boleto, no necesariamente tiene una función probatoria.

D).- Diferencias entre el Contrato de Seguro en General y el del Viajero.-

A fin de darnos una idea, aunque somera, citaremos algunas de las diferencias que consideramos principales, entre el contrato de seguro en general y el seguro del viajero.

Una primera diferencia existe en el documento que se expide para celebrar el contrato. En el Seguro en General se expiden las llamadas Pólizas, con sus agregados o endosos correspondientes; mientras que en el seguro del viajero, el mismo boleto de pasaje señala que la persona transportada viaja asegurada, es decir no se expiden propiamente las llamadas pólizas.

Desde luego que para el contrato de seguro en general, el documento expedido tiene una función probatoria según dijimos, no siéndolo para el del Seguro del Viajero.

El Seguro del Viajero, toda controversia que de él se suscite, será sometido ante la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas. Por su parte el Seguro en General, en cuanto surja alguna controversia entre los contratantes, la misma deberá someterse ante la Comisión Nacional de Seguros, siempre y cuando dicho organismo sea designado árbitro, por las partes. En supuesto contrario, las partes podrán acudir ante los tribunales competentes a fin de dirimir sus conflictos.

El contrato de Seguro en General debe celebrarse con -

Compañías de Seguros lógicamente, aprobadas y autorizadas en su organización, funcionamiento, etc., por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Por su parte el Seguro del Viajero puede contratarse directamente con el porteador, estando este obligado a indemnizar directamente a la víctima, y - estando facultado para contratar por su parte, el seguro correspondiente con alguna Compañía de Seguros, la cual desde luego reembolsará el importe de las indemnizaciones a que se tenga derecho.

El Seguro del Viajero contiene disposiciones menos apropiadas a las necesidades actuales, según vimos en la tabla de indemnizaciones correspondiente. El seguro del Viajero, en sus tres tipos, contratado con empresa de Seguros, es mucho más adecuado a la realidad; lo cual podemos apreciar en lo expuesto en apartados anteriores al hablar de los seguros para viajeros en viajes aéreos, a corto plazo y el denominado especialmente "Del Viajero".

Como una última diferencia entre ambos seguros, podemos decir que, el Seguro del Viajero, contenido en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su correspondiente Reglamento, debe contratarse **OBLIGATORIAMENTE**, para ambas partes, o sea la empresa porteadora y el Viajero; mientras que el Seguro en General (aquel regido por las Leyes de Instituciones de Seguros y Sobre el Contrato de Seguro), es totalmente **VOLUNTARIO**, para ambas partes.

Existen otras muchas diferencias entre el Seguro del Viajero y el General pero hemos considerado conveniente exponer únicamente algunas de las que creemos más importantes.

CONCLUSIONES

- Primera.- El Contrato de Seguro es un acto de comercio, que solamente puede ser realizado por una empresa organizada como Sociedad Anónima.
- Segunda.- El Seguro Privado se regula principalmente por la Ley General de Instituciones de Seguros y por la Ley Sobre el Contrato.
- Tercera.- El Seguro del Viajero se regula por la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Cuarta.- La tabla de Indemnizaciones del Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es anacrónica.
- Quinta.- Es imposible la conversión de una Empresa Porteadora de Personas, a Institución de Seguros como Sociedad Anónima, pero puede organizarse como mutualidad.
- Sexta.- El contrato de Seguro del Viajero, no tiene una función probatoria.
- Séptima.- Cuando el Seguro del Viajero se contrata por la empresa porteadora puede resultar una doble indemnización para la víctima.

Octava.- El Seguro del Viajero es Obligatorio para las -
partes.

Novena.- El Seguro privado es Voluntario en su contrata-
ción.

SEGUROS

LA PROVINCIAL, S. A.

MIGUEL ANGEL DE QUEVEDO 915
MEXICO 21, D. F.

POLIZA DE SEGURO

13-30

EXPEDIDA A FAVOR DE

UNO

CONTRA ACCIDENTES EN VIAJES AEREOS

DOMICILIO		REGIONAL	POLIZA No.	FECHA DE EMISION	AGENCI
NACION Y ESTADO		TIPO POLIZA	271227		
NOMBRE DE BENEFICARIO		COMPANIA AEREA	ORIGEN Y DESTINO		VIAS
RENTA DIARIA EN CASO DE MUERTE ACCIDENTAL					

DECLARACION DEL ASEGURADO

ANOS EDAD	ESTADO CIVIL	PROFESION
M	<input type="checkbox"/>	NO
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

REMITIDA POR AGENTE

FIRMA DEL SOLICITANTE

SUMA ASEGURADA	PRIMA NETA	IMPUESTO	TOTAL

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A., DENOMINADA EN ADELANTE "LA COMPAÑIA" ASEGURA POR LA PRESENTE A LA PERSONA ARIBA CITADA, DENOMINADO EN ADELANTE "EL ASEGURADO" CONTRA PERDIDA QUE RESULTE DIRECTA E INDIRECTAMENTE DE CUALQUIER OTRA CAUSA DE LESIONES CORPORALES PRODUCIDAS EN FORMA ACCIDENTAL O SEA POR LA ACCION VIOLENTA DE CAUSAS EXTERNAS Y AJENAS A LA VOLUNTAD DEL ASEGURADO.

CUANDO LA SOLICITUD DE ESTE SEGURO NO ESTE FIRMADE POR EL ASEGURADO, LA VALIDEZ DE LA DESIGNACION DE BENEFICARIO QUEDA CONDICIONADA A QUE AQUEL FIRME ESTA POLIZA COMO MANIFESTACION DE SU CONFORMIDAD CON LA DESIGNACION. EN CASO CONTRARIO LA SUMA ASEGURADA SE PAGARA A LOS HEREDEROS DEL PROPIO ASEGURADO.

Este seguro surtirá efectos solamente durante el viaje sencillo o de ida y vuelta amparado por el boleto de transportación arriba anotado, comenzando sus efectos en e después de la fecha de expedición que aparece en el sello fechador estampado en esta Póliza, terminando con la llegada al punto de destino o seis meses después de la fecha en que se inicie el vuelo, según lo que ocurriere primero como sigue:

- a) Mientras se encuentre como pasajero subiendo, a bordo o bajando de un aeroplano operado por una línea aérea establecida y a la cual le haya otorgado licencia para el transporte de pasajeros la Autoridad competente del País cuyo territorio ostente. Asimismo, mientras se encuentre viajando dentro del aeropuerto en un vehículo terrestre operado por la Autoridad del mismo o por la línea aérea, para dirigirse al lugar donde se encuentre colocado el aeroplano en el que se hará el viaje o viceversa, así como a consecuencia de ser golpeado por dicho aeroplano.
 - b) Mientras se encuentre viajando en un vehículo terrestre para la transportación de pasajeros, proporcionado u otorgado directa o indirectamente por tal línea aérea o por la Autoridad del aeropuerto, desde este a la ciudad a que sirve dicho aeropuerto o viceversa, inmediatamente antes de la salida anunciada del aeroplano o inmediatamente después de su llegada a ese aeropuerto o para la transportación de pasajeros que se haga necesaria por alguna interrupción o suspensión temporal del servicio por parte de la línea aérea, antes de llegar al punto de destino del vuelo.
 - c) Como consecuencia de estar expuesto a los elementos naturales después de un aterrizaje forzoso o destrucción del aeroplano en que se haga el viaje, o
 - d) Mientras se encuentre en algún lugar en donde se provea al asegurado de comida y albergue, siempre que los gastos por estos conceptos queden comprendidos en el pasaje pagado a la línea aérea.
- No invalidará el seguro cualquier cambio en los puntos de salida o de destino del aeroplano en el cual el asegurado estuviere viajando, al amparo del boleto de transportación anotado en esta póliza.
- Si después de dos años de la fecha de desaparición o destrucción de un aeroplano en el cual el asegurado estuviere viajando, su cuerpo no fuere encontrado, se presumirá que sufrió la pérdida de la vida a consecuencia de lesiones corporales producidas por medios accidentales.

SECCION I.

INDEMNIZACION POR PERDIDA ESPECIFICA:

Cuando la lesión resulte en cualquiera de las pérdidas en seguida enumeradas dentro de los 90 días de la fecha del accidente, la Compañía pagará por la pérdida de:

La Vida	LA SUMA PRINCIPAL
Ampliación de membresía o la vida de ambos o de uno	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie y la vista de un ojo	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie	LA MITAD DE LA SUMA PRINCIPAL
El pulgar de cualquiera mano	QUINCE POR CIENTO DE LA SUMA PRINCIPAL
El dedo de cualquiera mano	DEZ POR CIENTO DE LA SUMA PRINCIPAL

Se entiende por pérdida de la mano la separación completa desde la articulación del puño o arriba de ella; por pérdida del pie la separación completa desde la articulación del tobillo o arriba de ella; por pérdida de la vista de un ojo, la separación completa e irreparable de esta función en ese ojo; por pérdida del pulgar o índice, la separación de dos falanges completas en cada dedo.

SECCION II.

REEMBOLSO DE GASTOS MEDICOS

Si tales lesiones, como consecuencia directa del accidente e independientemente de cualesquiera otras causas requiriesen dentro de los 182 días siguientes a la fecha del mismo, asistencia médica o quirúrgica, de hospital o enfermeras tituladas, la Compañía además de cualesquiera otra indemnización a que tuviere derecho el Asegurado, le reembolsará el costo efectivo de los gastos en que haya incurrido por estos conceptos, hasta por una cantidad que no excederá de \$50.00 M. N. por cada \$1,000.00 M. N., de Suma Principal.

SOLICITUD Y POLIZA DE SEGURO CONTRA ACCIDENTES EN VIAJES AEREOS

LA PROVINCIAL

MIGUEL ANGELO DE GUENDY 119
MENDOZA 1914

POLIZA DE SEGURO

13-40

CONTRA ACCIDENTES PERSONALES EN VIAJE
"EL VIAJERO"

ESPECIFICA LA PALABRA		CORONA		ELEGIDA		RENTA		MONTAJE		MONTAJE	
SITUACION		CONDICIONES		DELEGADA		RENTA		MONTAJE		MONTAJE	
PRECIO ALICUOTADO		SECCION		RENTA		MONTAJE		MONTAJE		MONTAJE	
RENTA EN CASO DE MUERTE POR ACCIDENTE											

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A. DENOMINADA EN ADELANTE "LA COMPAÑIA", CON SUJECCION A LAS CONDICIONES GENERALES POR ESTA POLIZA PAGARA LA SUMA ASEGURADA AL OCURRIR LA PERDIDA DE LA VIDA DE LA PERSONA ARRIERA INDICADA DENOMINADO EN ADELANTE "EL ASEGURADO" CAUSADA POR ACCIDENTE EN VIAJE, Y SE HARA EXTENSIVA A CUBRIR LAS PRESTACIONES DE LAS SECCIONES I Y O II CUANDO APAREZCA EN EL LUGAR CORRESPONDIENTE LA PALABRA AMPARADA

SECCION I

Mientras el Asegurado se encuentre como ocupante de un automóvil de servicio particular o como conductor no remunerado que no esté haciendo ningún servicio comercial, pero si el Asegurado conduce el vehículo deberá contar con licencia en vigor para conducir, expedida por el Departamento de Tránsito respectivo.

SECCION II

Cuando en el accidente el Asegurado no pierda la vida pero la lesión produzca cualesquiera de las pérdidas en segunda enumeradas, la Compañía pagará:

POR LA PERDIDA DE:	% DE LA SUMA ASEGURADA:
Ambas manos o ambos pies o la vista de ambos ojos.....	100%
Una mano y un pie	100%
Una mano o un pie y la vista de un ojo.....	100%
Una mano o un pie	50%
La vista de un ojo.....	30%
El pulgar de cualquier mano	15%
El índice de cualquier mano	10%

Se entiende por pérdida de la mano su separación completa desde la articulación del puño o arriba de ella; por pérdida del pie su separación completa desde la articulación del tobillo o arriba de ella; por pérdida de la vista de un ojo, la desaparición completa e irreparable de esta función en ese ojo; por pérdida del pulgar o índice, la separación de dos falanges completas en cada dedo.

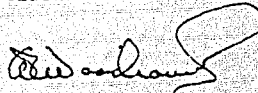
Cuando sean varios las pérdidas ocurridas durante la vigencia de esta Póliza en uno o en varios accidentes, la Compañía pagará la suma de las indemnizaciones correspondientes a cada una hasta una cantidad que en ningún caso será superior a la suma asegurada para esta Sección.

ARTICULO 25. SI EL CONTENIDO DE LA POLIZA O SUS MODIFICACIONES NO CONCORDAREN CON LA OFERTA EL ASEGURADO PODRA PEDIR LA RECTIFICACION CORRESPONDIENTE DENTRO DE LOS TREINTA DIAS QUE SIGAN AL DIA EN QUE SE RECIBA LA POLIZA. TRANSCURRIDO ESTE PLATO SE CONSIDERARAN ACEPTADAS LAS ESTIPULACIONES DE LA POLIZA O DE SUS MODIFICACIONES.

REPONDADO POR EL AGENTE

FIRMA DEL SOLICITANTE

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A.



SEGUROS

MIGUEL ANGEL DE QUEVEDO 918
MENCO 21.0.1

LA PROVINCIAL, S. A.

POLIZA DE SEGURO

13-30

EXPEDIDA A FAVOR DE:

CUBR:		CONTRA ACCIDENTES EN VIAJES AEREOS			
DIRECCION:					
ASOCIACION Y ESTADO:	ZONA POSTAL:	N.º IDENTIFICACION:	POLIZA N.º:	FECHA DE EMISION:	AGENTE:
		271227			
Nombre de SOCIOS:	COMPANIA AEREA:	ORIGEN Y DESTINO:		CIUDAD:	PAIS:
SEÑALADO EN CASO DE MUERTE ACCIDENTAL					

DECLARACION DEL ASEGURADO

¿HAY LESIONES PREEXISTENTES?	SI	NO
¿HAY ENFERMEDADES?	SI	NO

REPRESENTE POR AGENTE: _____ FIRMA DEL SOLICITANTE: _____

SUMA ASEGURADA	PRIMA NETA + IMPUESTO	TOTAL

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A., DENOMINADA EN ADELANTE LA COMPAÑIA, ASEGURA POR LA PRESENTE A LA PERSONA ARABIA CIUDADA, DENOMINADO EN ADELANTE EL ASEGURADO, CONTRA PERDIDA QUE RESULTE DIRECTA E INDIRECTAMENTE DE CUALQUIER OTRA CAUSA DE LESIONES CORPORALES PRODUCIDAS EN FORMA ACCIDENTAL O SEA POR LA ACCION VIOLENTA DE CAUSAS EXTERNAS Y AJENAS A LA VOLUNTAD DEL ASEGURADO

CUANDO LA SOLICITUD DE ESTE SEGURO NO ESTE FIRMADA POR EL ASEGURADO, LA VALIDEZ DE DESIGNACION DE BENEFICIARIO QUEDA CONDICIONADA A QUE AQUEL FIRME ESTA POLIZA COMO MANIFESTACION DE SU CONFIRMACION CON LA DESIGNACION. EN CASO CONTRARIO LA SUMA ASEGURADA SE PAGARA A LOS HEREDEROS DEL PROPIO ASEGURADO.

Este seguro surtirá efectos solamente durante el viaje sencillo o de ida y vuelta amparado por el boleto de transportación aéreo anotado, comenzando sus efectos en o después de la fecha de expedición que aparece en el sello fechador estampado en esta Póliza, terminando con la llegada al punto de destino o seis meses después de la fecha en que se inicie el vuelo, según lo que ocurriere primero como sigue:

- a) Mientras se encuentre como pasajero subiendo, a bordo o bajando de un aeroplano operado por una línea aérea establecida y a la cual le haya otorgado licencia para el transporte de pasajeros la Autoridad competente del País cuyo registro ostente. Asimismo, mientras se encuentre viajando dentro del aeropuerto en un vehículo terrestre operado por la Autoridad del mismo o por la línea aérea, para dirigirse al lugar donde se encuentre colocado el aeroplano en el que se hará el viaje o viceversa, así como a consecuencia de ser golpeado por dicho aeroplano.
- b) Mientras se encuentre viajando en un vehículo terrestre para la transportación de pasajeros, proporcionado u ordenado directa o indirectamente por tal línea aérea o por la Autoridad del aeropuerto, desde éste a la ciudad a que sirve dicho aeropuerto o viceversa, inmediatamente antes de la salida anotada del aeroplano o inmediatamente después de su llegada a ese aeropuerto o para la transportación de pasajeros que se haga necesaria por alguna interrupción o suspensión temporal del servicio por parte de la línea aérea, antes de llegar al punto de destino del vuelo.
- c) Como consecuencia de estar expuesto a los elementos naturales después de un aterrizaje forzoso o destrucción del aeroplano en que se haga el viaje, o
- d) Mientras se encuentre en algún lugar en donde se provea al asegurado de comida y albergue, siempre que los gastos por estos conceptos queden comprendidos en el pasaje pagado a la línea aérea.

No invalidará el seguro cualquier cambio en los puntos de salida o de destino del aeroplano en el cual el asegurado haga el viaje al amparo del boleto de transportación anotado en esta póliza.

Si después de dos años de la fecha de desaparición o destrucción de un aeroplano en el cual el asegurado estuviere viajando, su cuerpo no fuere encontrado, se presumirá que sufrió la pérdida de vida a consecuencia de lesiones corporales producidas por medios accidentales.

SECCION I.

INDEMNIZACION POR PERDIDA ESPECIFICA:

Cuando la lesión resulte en cualquiera de las pérdidas en seguida enumeradas dentro de los 90 días de la fecha del accidente, la Compañía pagará por la pérdida de:

La Vida	LA SUMA PRINCIPAL
Ampliación o cambio por la vista de ambos ojos	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie a la vista de quince	LA SUMA PRINCIPAL
Una mano o un pie a la vista de diez	LA MITAD DE LA SUMA PRINCIPAL
El pulgar de cualquier mano	QUINCE POR CIENTO DE LA SUMA PRINCIPAL
El dedo de cualquier mano	DEZ POR CIENTO DE LA SUMA PRINCIPAL

Se entiende por pérdida de la mano la separación completa desde la articulación del puño o arriba de ella, por pérdida del pie la separación completa desde la articulación del tobillo o arriba de ella; por pérdida de la vista de un ojo, la separación completa e irremediable de esta función en ese ojo; por pérdida del pulgar o índice, la separación de sus falanges completas en cada dedo.

SECCION II.

REEMBOLSO DE GASTOS MEDICOS

Si tales lesiones, como consecuencia directa del accidente e independientemente de cualesquiera otras causas requiriesen dentro de los 182 días siguientes a la fecha del mismo, asistencia médica o quirúrgica, de hospital o enfermeras tituladas, la Compañía además de cualesquiera otra indemnización a que tuviera derecho el Asegurado, le reembolsará el costo efectivo de los gastos en que haya incurrido por estos conceptos, hasta por una cantidad que no excederá de \$30.00 M. N. por cada \$1,000.00 M. N., de Suma Principal.

SOLICITUD Y POLIZA DE SEGURO CONTRA ACCIDENTES EN VIAJES AEREOS

EXCEPCIONES

Esta Póliza, no cubrirá la muerte, desmembramiento o otra pérdida causada directa o indirectamente, en todo o en parte: (1) por enfermedad mental o corporal; (2) por intenciones homicidas; (3) por negligencia o negligencia que ocurran con o sin culpa; (4) por una caída o herida accidental; o (5) por cualquier otra clase de enfermedad, o (6) por tratamiento médico o quirúrgico estético, que pueda resultar directamente de una lesión que se haya ocasionado por lesiones corporales por esta Póliza, o por guerra o acto de guerra o rebelión.

CONDICIONES DE LA PÓLIZA

1. Esta póliza, con sus endosos de balanceo y reparados, y los siniestros, constituye la prueba del Contrato de Seguro.

2. Cualquier modificación a las condiciones de esta póliza, deberá ser autorizada por un Encargado Especial de la Compañía, y no podrá constar en todo caso por escrito. Por lo tanto, ninguna modificación autorizada para cambiar los términos de la póliza no podrá tener efecto a una póliza de seis o de doce meses.

3. Deberá darse aviso por escrito a la Compañía de toda lesión que pueda originar alguna de las pérdidas cubiertas por este seguro, dentro de los 7 días sucesivos a la ocurrencia del siniestro. En caso de muerte accidental el aviso de la acción deberá darse inmediatamente.

4. El retraso para dar el aviso a que se refiere la cláusula anterior, no originará la eventual reducción establecida por el Artículo 66 de la Ley sobre el Contrato de Seguro en el supuesto de negligencia de la Compañía, si se demuestra que el retraso es esencialmente menor y más de diez días preceden a la acción.

5. La Compañía al recibir el aviso a que se refiere la condición No. 4 entregará al reclamante copia de los datos que se acumulan y suministrará para la comprobación de las pérdidas. Si dichos datos no han sido suministrados dentro de los 15 días del recibo del aviso, se considerará que el reclamo cumple con los requisitos de esta póliza, en cuanto a la comprobación de la pérdida, siempre que dentro del plazo fijado para tal objeto, presente pruebas fehacientes demostrando las características y extensión de la pérdida por la cual se reclama.

6. Las pruebas fehacientes a que se refiere la cláusula No. 4 deberán presentarse en el domicilio de la Compañía dentro de los 90 días de la fecha del siniestro.

7. La Compañía tendrá el derecho y la facultad de examinar la persona del Asegurado en todas y cada una de las veces que sea necesario, cuando se le solicite y si el Asegurado no concuerda con las pruebas que se le presenten, podrá dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fuere recibida la demanda, comparecer a la instancia que se le pida para que se le permita al beneficiario o a la Compañía, que dentro de los 30 días siguientes al beneficiario o a la Compañía, presenten las pruebas que les acrediten.

8. La Compañía pagará el capital asegurado y la pérdida de la vida del asegurado en el caso de beneficiario designado en el primer pago de muerte, y si no hay beneficiario designado, a su sucesión. Todas las otras indemnizaciones de esta póliza serán pagaderas al Asegurado.

9. Si el asegurado falleciere antes de haber cumplido el plazo que fija el Artículo 66 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el beneficiario o los sucesores de este, que se le pida, que presente pruebas que acrediten la muerte, y si no concuerda con las pruebas que se le presenten, podrá dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fuere recibida la demanda, comparecer a la instancia que se le pida para que se le permita al beneficiario o a la Compañía, que dentro de los 30 días siguientes al beneficiario o a la Compañía, presenten las pruebas que les acrediten.

10. Si el asegurado falleciere antes de haber cumplido el plazo que fija el Artículo 66 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el beneficiario o los sucesores de este, que se le pida, que presente pruebas que acrediten la muerte, y si no concuerda con las pruebas que se le presenten, podrá dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fuere recibida la demanda, comparecer a la instancia que se le pida para que se le permita al beneficiario o a la Compañía, que dentro de los 30 días siguientes al beneficiario o a la Compañía, presenten las pruebas que les acrediten.

11. Si el asegurado falleciere antes de haber cumplido el plazo que fija el Artículo 66 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el beneficiario o los sucesores de este, que se le pida, que presente pruebas que acrediten la muerte, y si no concuerda con las pruebas que se le presenten, podrá dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fuere recibida la demanda, comparecer a la instancia que se le pida para que se le permita al beneficiario o a la Compañía, que dentro de los 30 días siguientes al beneficiario o a la Compañía, presenten las pruebas que les acrediten.

12. Si el asegurado falleciere antes de haber cumplido el plazo que fija el Artículo 66 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el beneficiario o los sucesores de este, que se le pida, que presente pruebas que acrediten la muerte, y si no concuerda con las pruebas que se le presenten, podrá dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que fuere recibida la demanda, comparecer a la instancia que se le pida para que se le permita al beneficiario o a la Compañía, que dentro de los 30 días siguientes al beneficiario o a la Compañía, presenten las pruebas que les acrediten.

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A.



ARTURO J. WOODROW

En cumplimiento a lo dispuesto por el Artículo 26 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, a continuación se transcribe el texto del Artículo 25 de la misma:

Artículo 25. Si el contenido de la póliza o sus modificaciones

no concuerdan con la oferta, el Asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que siguen al día en que recibida la póliza. Transcurrido este plazo se considerará aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones.

SI ESTA PÓLIZA FUERE EXPEDIDA POR UN AGENTE DE LA COMPAÑÍA DEBIDAMENTE AUTORIZADO PARA ELLO, LA MISMA DEBERÁ SER REPRENDIDA POR DICHO AGENTE EN EL ANVERSO

CONDICIONES GENERALES

I. DEFINICIONES. 1.—Si durante la vigencia de esta Póliza, estuviere el Asegurado en viaje sufre alguna accidente, y dentro de los 30 (treinta) días siguientes a la fecha del mismo percibiese la vida o sufriere cualesquiera de las pérdidas enumeradas en la Sección II, la Compañía pagará la indemnización correspondiente en los términos y condiciones de esta Póliza, pero sin exceder en total de la Suma Asegurada aun cuando el Asegurado sufiere una o varias de las pérdidas anaparádas.

2.—Por "VIAJE" se entiende para los efectos de esta Póliza, el hecho de que el Asegurado se traslade como pasajero a cualquier remuneración, de un lugar a otro dentro de cualquier país, o extranjero, aéreo o marítimo que tenga licencia de la Autoridad Gubernamental al momento de salir, o que se pretenda para ello, en cualquier otro caso como se permite en los términos de la Sección II, e inclusive mientras esté abordejando o bajando del vehículo por los medios normales o inusuales del transporte.

3.—Por "ACCIDENTE" se entenderá el mal accidente cubierto por esta Póliza, toda lesión corporal sufrida instantáneamente por el Asegurado independientemente de cualquier otro caso, por haber sido súbita, fortuita y violenta de una fuerza externa.

II. EXPOSICION A LOS ELEMENTOS DE LA NATURALEZA Y DESAPARICION. Si como resultado de un daño al vehículo de transporte, el Asegurado, encontrándose en viaje, hubiere estado expuesto inevitablemente a los elementos de la naturaleza y como consecuencia de tal exposición sufre alguna de las pérdidas amparadas, dicha pérdida se considerará un "ACCIDENTE" y será pagada en los términos de esta Póliza.

Si un año después de la fecha del daño o de la desaparición, hundimiento o destrucción del vehículo en el cual el Asegurado hubiere estado en viaje, su cuerpo no ha sido encontrado, se presumirá que ha sufrido la pérdida de la vida a resultas de "ACCIDENTE".

III. LIMITACIONES. 1.—Esta Póliza no asegura a personas menores de 12 (doce) años ni a mayores de 65 (sesenta y cinco) años de edad. Si la Compañía comprueba que hubo inexactitud en la declaración de la edad del Asegurado y que la edad real al tiempo de celebrarse este contrato de seguro estaba fuera de los límites de admisión fijados, la Compañía lo rescindirá de pleno derecho y devolverá la prima íntegra pagada.

2.—Si alguna Póliza o Pólizas de esta misma clase, expedidas por la Compañía en fechas diversas o simultáneamente estuvieren en vigor concurrentemente con ésta, e hicieren el conjunto de indemnización en exceso de \$300,000.00 M.N., el seguro excesivo será nulo y todas las primas pagadas por concepto del mismo, devueltas al Asegurado.

IV. MODIFICACION DE CONDICIONES. Esta Póliza constituye el testimonio del contrato íntegro y sólo mediante cláusula adicional que conste en la póliza o por separado, en documento debidamente requisitado, se podrán modificar las estipulaciones contenidas en esta póliza. Ningún Agente queda autorizado para alterar la póliza ni para hacer nugatoria cualesquiera de sus condiciones. Si el contenido de la póliza o modificaciones no concuerdan con la oferta, el Asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los 30 días que siguen al día en que recibe la póliza. Transcurrido este plazo se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o sus modificaciones.

V. PROCEDIMIENTO EN CASO DE SINIESTRO. 1.—Deberá darse aviso por escrito a la Compañía de toda lesión que pueda ser motivo de una reclamación dentro de los 5 días de la fecha del accidente que origine la lesión y el Asegurado debe ponerse, tan pronto como le sea posible, bajo el cuidado de persona debidamente autorizada para el ejercicio médico. En el caso de muerte accidental deberá darse aviso inmediato de la misma a la Compañía.

2.—El aviso a que se refiere la Cláusula anterior, deberá ser dado por el Asegurado o por cualquier otra persona en su nombre. El aviso para dar lugar a un siniestro ocurrido a la eventualidad, deberá ser dado por el Asegurado o por la Compañía, o el Contrato de Seguro en el momento de la denuncia de la Compañía, o se producirá que tal proceso del siniestro a menos que se trate de un caso en el que tan pronto como caso una a otro.

3.—La Compañía, al recibir el aviso a que se refiere la Cláusula I, entrará en el conocimiento de los hechos que ocasionaron el siniestro por parte del asegurado o de los médicos. Si dichos hechos no fueran manifestados por el asegurado dentro de los días del plazo de aviso, se entenderá que el reclamante ha cumplido con los requisitos de esta póliza en cuanto a como el asegurado de la totalidad al momento de dar el aviso fijado en la póliza para el objeto que las estipulaciones por el asegurado o por el reclamante, en caso de extorsión de la pérdida por el cual se reclama.

4.—Los procedimientos a que se refiere la Cláusula I, deberán ponerse en marcha dentro de un plazo de la Compañía dentro de los días hábiles de la fecha del siniestro.

5.—La Compañía tendrá el derecho y facultad de examinar a la persona del asegurado, cuantas y tantas veces como sea necesario mientras está cubierto el riesgo de la indemnización cubiertas por la póliza.

6.—Todas las lesiones y pérdidas estipuladas en esta póliza serán pagadas tan pronto como la Compañía reciba las pruebas correspondientes.

7.—La indemnización resultante por la pérdida de la vida del Asegurado será pagada a la Beneficiaria del Beneficio si este sobreviviere a aquel. En caso contrario, el importe de la indemnización será pagado a su sucesión. Todas las otras indemnizaciones bajo esta póliza serán pagadas al Asegurado.

VI. TERMINACION VOLUNTARIA DEL CONTRATO. Mediante notificación hecha entre el Asegurado y la Compañía la presente póliza podrá darse por terminada con anterioridad a su vencimiento.

VII. EXCEPCIONES. El Contrato de Seguro contenido en la presente póliza no cubre ninguna pérdida alguna resultante de:

1.—Suicidio o tentativa de suicidio, su intento en cualquiera de sus modalidades, esté o no enmendado el Asegurado.

2.—Entorpecimiento corporal o mental.

3.—Cualquier acto de guerra o rebelión, alborotos populares o insurrección, rifa, provocación a sus consecuencias cuando el Asegurado como marino en guerra, por lesiones que sufran mientras se encuentran en servicio militar de cualquier clase.

4.—El hecho de que el Asegurado se esponga deliberada o voluntariamente a peligros previsibles, excepto cuando se trate de siniestro para salvar un vida humana o únicamente cuando el peligro imprevisto o sea consecuencia de algún accidente cubierto por esta Póliza.

5.—Las viajes en Aerónaves que no pertenezcan a una línea comercialmente establecida y autorizada para el servicio de transporte de pasajeros.

6.—Los viajes efectuados en aviones que estén prestando servicio en vuelos especiales, fletados, de Taxi aéreo o en general en cualquier tipo de vuelo no regular.

VIII. COMPETENCIA. En caso de controversia, el quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros, en los términos del Artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros, y si dicho organismo no es designado árbitro, podrá ocurrir a los Tribunales competentes del domicilio de la Compañía o de sus Sucursales donde se haya expedido la Póliza.

LA PROVINCIAL,

MIGUEL ANGEL DE QUEVEDO 112
MENDOZA 21 0 1

POLIZA DE SEGURO

13-50

EMPEDIDA A FAVOR DE

A CORTO PLAZO
CONTRA ACCIDENTES PERSONALES

NOMBRE		DIRECCION		CITY		PROVINCIA		CANTON	
DOMICILIO		CANTON		CITY		PROVINCIA		CANTON	
POBLACION Y ESTADU		CANTON		CITY		PROVINCIA		CANTON	
DURACION		CANTON		CITY		PROVINCIA		CANTON	
				01					
BENEFICIARIOS: EN CASO DE MUERTE NOMBRE DIRECCION Y PAIS									

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A. DENOMINADA EN ADELANTE "LA COMPAÑIA" ASEGURA A FAVOR DE LA PERSONA ARRIBA CITADA (DENOMINADO EN ADELANTE "EL ASEGURADO") CONTRA PERDIDA DERIVADA DIRECTAMENTE DE LESIONES CORPORALES SUFRIDAS INVOLUNTARIAMENTE POR LA ACCION SUBITA DE UNA FUERZA EXTERNA EXCLUYENDO DE ESTA PROTECCION TODOS LOS CASOS ESPECIFICOS DEFINIDOS EN EL CAPITULO RELATIVO DE LAS CONDICIONES GENERALES.

SECCION I INDEMNIZACIONES POR PERDIDA ESPECIFICA

EN CASO DE QUE EL ASEGURADO CON MOTIVO DIRECTO DEL ACCIDENTE Y DENTRO DE LOS NOVENTA DIAS DE LA FECHA DEL MISMO SUFRA CUALESQUIERA DE LAS PERDIDAS ENUMERADAS EN ESTA SECCION, LA COMPAÑIA PAGARA LA SUMA ESPECIFICADA EN SEGUIDA PARA TAL PERDIDA.

LA VIDA	LA SUMA ASEGURADA
AMBAS MANOS O AMBOS PIES O LA VISTA DE AMBOS OJOS	LA SUMA ASEGURADA
UNA MANO Y UN PIE	LA SUMA ASEGURADA
UNA MANO O UN PIE : LA VISTA DE UN OJO	LA SUMA ASEGURADA
UNA MANO O UN PIE	LA MITAD DE LA SUMA ASEGURADA
VISTA DE UN OJO	30% DE LA SUMA ASEGURADA
EL PULGAR DE CUALQUIER MANO	15% DE LA SUMA ASEGURADA
EL INDICE DE CUALQUIER MANO	10% DE LA SUMA ASEGURADA

SE ENTIENDE POR PERDIDA DE LA MANO SU SEPARACION COMPLETA DESDE LA ARTICULACION DEL PUÑO O ARRIBA DE ELLA, POR PERDIDA DEL PIE SU SEPARACION COMPLETA DESDE LA ARTICULACION DEL TOBILLO O ARRIBA DE ELLA, POR PERDIDA DE LA VISTA DE UN OJO, LA SEPARACION COMPLETA E IRREPARABLE DE ESTA FUNCION EN ESE OJO, POR PERDIDA DEL PULGAR O INDICE LA SEPARACION DE DOS FALANGES COMPLETAS EN CADA DEDO. CUANDO SEAN VISTAS LAS PERDIDAS OCURRIDAS DURANTE LA VIGENCIA DE ESTA POLIZA EN UNO O VARIOS ACCIDENTES, LA COMPAÑIA PAGARA LA SUMA DE LAS INDEMNIZACIONES CORRESPONDIENTES A CADA UNA HASTA UNA CANTIDAD QUE EN NINGUN CASO SEPA SUPERIOR A LA SUMA ASEGURADA PARA ESTA SECCION.

SECCION II REEMBOLSO DE GASTOS MEDICOS

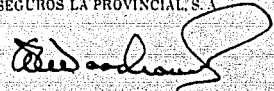
SI TALES LESIONES COMO CONSECUENCIA DIRECTA DEL ACCIDENTE E INDEPENDIENTEMENTE DE CUALESQUIERA OTRAS CAUSAS REQUIEREN DENTRO DE LOS 182 DIAS SIGUIENTES A LA FECHA DEL MISMO ASISTENCIA MEDICA O QUIRURGICA DE HOSPITAL O ENFERMERAS TITULADAS, LA COMPAÑIA ADEMAS DE CUALESQUIERA OTRA INDEMNIZACION A QUE TUVIERE DERECHO EL ASEGURADO LE REEMBOLSARA EL COSTO EFECTIVO DE LOS GASTOS EN QUE HAYA INCURRIDO POR ESOS CONCEPTOS, HASTA POR UNA CANTIDAD QUE NO EXCEDERA DE \$50.00 M.N. POR CADA \$1.000.00 M.N. DE SUMA ASEGURADA.

SECCION III EXPOSICION A LOS ELEMENTOS DE LA NATURALEZA

SI COMO RESULTADO DE UN ACCIDENTE A CUALQUIER VEHICULO DE TRANSPORTACION TERRESTRE, MARITIMO O AEREA QUE NO ESTE EXCLUIDO EXPRESAMENTE EN ESTA POLIZA, EL ASEGURADO SE VE EXPUESTO A LOS ELEMENTOS DE LA NATURALEZA EN EL LUGAR INHOSPIATO Y DENTRO DE LOS 90 (NOVENTA) DIAS SIGUIENTES A DICHO ACCIDENTE Y COMO CONSECUENCIA DE TAL EXPOSICION, SUFRIERA UNA PERDIDA DE LAS AQUÍ ENUMERADAS, LA MISMA SERA CUBIERTA EN LOS TERMINOS DE ESTA POLIZA.

CUANDO LA SOLICITUD DE ESTE SEGURO NO ESTE FIRMADA POR EL ASEGURADO, LA VALIDEZ DE LA DESIGNACION DE BENEFICIARIO QUEDA CONDICIONADA A QUE AQUEL FIRME ESTA POLIZA COMO MANIFESTACION DE SU CONFORMIDAD CON LA DESIGNACION EN CASO CONTRARIO, LA SUMA PRINCIPAL SE PAGARA A LOS HEREDEROS DEL PROPIO ASEGURADO.

SEGUROS LA PROVINCIAL, S. A.



SI ESTA POLIZA FUERE EMPEDIDA POR ALGUNA OFICINA FORANEA, DEBEA SER RETORNADA POR PERSONA AUTORIZADA

CONDICIONES GENERALES

I. EXCEPCIONES.

El Contrato de Seguro contenido en esta Póliza, no cubre pérdidas resultantes de:

1. Suicidio o cualquier crimen del mismo, mutilación voluntaria, bien sea que se cometan en estado de irracional mental o no.
2. Enfermedad corporal o mental.
3. Lesiones que el Asegurado sufra en servicio militar de cualquier clase, en actos de guerra, rebelión, alborotos populares o insurrecciones, riña y actos delictivos en que participe directamente.
4. Lesiones pre-existentes a la contratación del seguro.
5. Mientras el Asegurado esté viajando.
 - a) En aeronaves que no pertenezcan a una línea comercial legalmente establecida y autorizada para el servicio de transporte de pasajeros.
 - b) En cualquier aeronave que esté prestando servicios en vuelos especiales, detados, de taxi aéreo o en general en cualquier tipo de vuelo no regular.
 - c) Como piloto, pasajero en vuelo o miembro de la tripulación de cualquier aeronave.
 - d) Como piloto o pasajero de avión automático o cualquier otro vehículo en carreteras, puentes o contiendas de seguridad, resistencia o velocidad.
 - e) En go-kart, motocicleta, motocarro o algún vehículo similar de motor.
6. Intenciones bacteriales, con excepción de las intenciones púgnicas que acontezcan como resultado de una lesión accidental.

II. MODIFICACIONES. Cualquier modificación a las condiciones de esta póliza deberá ser autorizada por un funcionario ejecutivo de la Compañía, haciendo constar en todo caso por escrito. Por lo tanto, ninguna agente está autorizada para cambiar los términos de la póliza, ni para renovar a cualquiera de sus condiciones.

III. LIMITE DE EDAD. La Compañía no asegura a personas mayores de sesenta y cinco ni menores de cinco años de edad. Por lo que respecta a mayores de cinco años pero menores de doce años o personas sujetas a interdicción, queda expresamente establecido que se excluye el riesgo de muerte, por lo que la cobertura comprenderá únicamente las demás indemnizaciones que se mencionan en esta póliza.

Si la Compañía comprueba que hubo impropiedad en la edad del Asegurado y que a la misma rebasa el límite de admisión establecido, el presente seguro será nulo y la Compañía devolverá el 70% de las primas pagadas, reservándose el 30% por concepto de gastos efectuados.

IV. INDEMNIZACION MAXIMA. Si alguna póliza o pólizas similares expedidas por la Compañía al Asegurado estuvieran en vigor concurrentemente con ésta, que hubieran el conjunto de indemnizaciones exceda de \$50,000.00 M.N., el seguro excedente será nulo y todas las primas pagadas por concepto del mismo serán de nulidad. Se entenderán por pólizas similares para los efectos de esta cláusula, la póliza de El Viajero, así como cualquier otra póliza de Accidentes Personales cuyo período de vigencia sea menor de un año o que cubra por viaje específico.

V. PROCEDIMIENTO EN CASO DE ACCIDENTE. Se dará aviso por escrito a la Compañía de todo accidente que pueda dar motivo a una reclamación, dentro de los 5 días de la fecha del accidente.

En caso de muerte accidental deberá dirigirse a la Compañía dentro de los cinco días siguientes a la fecha del deceso. El aviso a que se refiere el párrafo anterior, deberá ser a nombre de la Compañía o beneficiario, según sea el caso, o cualquier Agente autorizado de la misma, con datos suficientes para la identificación del Asegurado y el considerado como causante de la Compañía.

El retiro para dar el aviso no traerá como consecuencia la pérdida de validez de la póliza. El Aviso al deceso del Asegurado en el Contrato de Seguro, se emitirá inmediatamente a más tardar de 15 días hábiles que el retiro de dinero a cuenta corriente o a cargo de otro banco y que se dio tan pronto como se dio a conocer a la Compañía, al recibir el aviso a que se refiere esta cláusula. Los gastos que se ocasionen por el retiro de dinero serán a cargo del beneficiario de la póliza.

VI. PAJO DE INDEMNIZACIONES. La indemnización que se debe pagar al beneficiario de la presente póliza, se deberá pagar dentro de los 30 días hábiles que se computarán a partir de la fecha de la presentación de la reclamación.

La indemnización que se debe pagar a los herederos de la persona asegurada, deberá pagarse dentro de los 30 días hábiles que se computarán a partir de la fecha de la presentación de la reclamación.

VII. EXAMEN DEL ASEGURADO. La Compañía tiene el derecho y facultad de examinar a la persona del Asegurado, cuando sea necesario, mientras éste obligado a pagar de las indemnizaciones cubiertas por la póliza.

VIII. CAMBIO DE BENEFICIARIO. El Asegurado podrá en cualquier tiempo hacer nulo su designación de beneficiario, o que el presente póliza sea en vigor, o que haga algún cambio o modificación en la póliza, o que cambie el nombre del beneficiario, o que su asociación con el contrato. En caso de que la persona beneficiaria no sea beneficiario, se entenderá que la Compañía pagará el importe del seguro al último beneficiario del que haya tenido conocimiento sin responsabilidad alguna para ella.

IX. NOTIFICACIONES. Cuando se le dar a conocer a la Compañía con el presente a que se declara haberse cumplido el seguro por escrito y expresamente en su domicilio oficial.

X. COMPETENCIA. En caso de controversia que surta de esta póliza, la Compañía Aseguradora se regirá por el artículo 12º de la Ley General de Instituciones de Seguros y Fianzas, y si el hecho originario no es de jurisdicción arbitral, podrá acudir a los tribunales competentes del domicilio de la Compañía.

XI. PRESCRIPCION. Cumplido el plazo de prescripción de la fecha del accidente, sin haberse presentado a la Compañía que el beneficiario reclama las indemnizaciones contempladas en esta póliza en virtud de tal accidente.

En cumplimiento de lo dispuesto por el Artículo 26 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, la continuación se transcribe el texto del Artículo 25 de la misma:

"ARTICULO 25. De la Ley sobre el Contrato de Seguro. Si el contenido de la póliza o sus modificaciones no concuerdan con la oferta del Asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente, dentro de los 30 días que siguen al día en que se emite la póliza. Transcurrido este plazo se considerará aceptados las estipulaciones de la póliza o de sus modificaciones."

BIBLIOGRAFIA

Anuario Mexicano de Seguros - 1952.

Barrera Graf Jorge - "Tratado de Derecho Mercantil" - Editorial Porrúa - Volúmen I - México 1957.

Benítez de Lugo y Rodríguez Félix - "Tratado de Seguros" - Tomo I - Madrid 1942.

Benítez de Lugo Luis Raymundo - "Tratado de Seguros" - Editorial Reus - Tomo I - Madrid 1955.

Bensa E. - "Histoire du Contrat d'Assurance au Moyen Age".

Brunetti Antonio - "Derecho Marítimo Privado Italiano" - Editorial Bosch - Barcelona 1950.

Chauffton A. - "Les Assurances" - Tomo I.

Golding, C. E. King. - Page D Lloyd's - New York 1952. (Revista)

Handelsgesetzbuch - Alemania 1897.

Hoover - "Journal of Economics" - Volúmen XL - 1926.

Mantilla Molina Roberto - "Derecho Mercantil" - 9a. Edición - 1956.

Messineo Francesco - "Manual de Derecho Civil y Comercial" - Volúmen I - 8a. Edición - Buenos Aires 1954.

Ruiz Rueda Luis - "Fuentes y Autores de Nuestra Legislación de Seguros" - Revista Mexicana de Seguros Número 11.

TEXTOS LEGALES CONSULTADOS

Código de Comercio de 1889

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de
1917

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales de
1932

Ley General de Instituciones de Seguros de 1935

Ley Sobre el Contrato de Seguro de 1935

Ley General de Sociedades de Seguros de 1926

Ley de Vías Generales de Comunicación de 1940