



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO
FACULTAD DE DERECHO

EL CONTRATO DE SEGURO DE AUTOMOVIL

T E S I S

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

P R E S E N T A

JORGE GUERRERO MARTINEZ

MEXICO, D. F.

1970.



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.

A mi padre

Con agradecimiento y respeto

A mi madre

Con entrañable cariño

Por su constante apoyo

A mi esposa Alicia y a mi hijo Jorge

Sonrisa y luz en el

Camino de mi vida.

Quienes me dieron el impulso final.

A la Familia Sagaón

Con afecto y estimación

A la Lic. Rosalba Gúitrón Fernández

Por su valiosa ayuda

Con gratitud y agradecimiento

A mis hermanos, parientes y amigos

Y en especial a aquellos

Que me brindaron su apoyo

Durante mi carrera .

Al Licenciado Fernando Ojesto Martínez

Director de la Facultad de Derecho

Con admiración y afecto

Por sus valiosas orientaciones

Al Licenciado Francisco Vargas Briseño

Con gratitud por su valiosa colaboración

para la realización de ésta Tesis

A mis Maestros

Quienes me enseñaron

El conocimiento de la

Ciencia del Derecho .

Como Testimonio de mi agradecimiento

A mi Maestro

Licenciado Manuel Torres Bueno

Por sus sabios consejos y orientaciones

durante mi carrera

Con admiración y agradecimiento

Al Licenciado Francisco Tovar Galicia

Quien me enseñó la práctica del Derecho

Como Testimonio de mi agradecimiento .

TESIS ELABORADA EN EL SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL
A CARGO DEL LICENCIADO FERNANDO OJESTO MARTINEZ
DIRECTOR DE LA FACULTAD DE DERECHO
BAJO LA DIRECCION DEL LICENCIADO FRANCISCO VARGAS B.

TESIS ELABORADA EN EL SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL
A CARGO DEL LICENCIADO FERNANDO OJESTO MARTINEZ
DIRECTOR DE LA FACULTAD DE DERECHO
BAJO LA DIRECCION DEL LICENCIADO FRANCISCO VARGAS B.

INDICE DE MATERIAS

INTRODUCCION

CAPITULO PRIMERO

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL SEGURO

El Seguro en los Pueblos Antiguos .	1
El Seguro durante la Edad Media y principios de la Moderna .	8
El Seguro durante la Edad Moderna hasta nuestros días .	24

CAPITULO SEGUNDO

EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL

Concepto	26
Clasificación	32
Elementos del Contrato de Seguro	34
El Seguro de daños en general	43
El Seguro sobre las personas	62

CAPITULO TERCERO

EL SEGURO DE AUTOMOVIL

Concepto ; Seguro de automóvil	69
Seguro de Responsabilidad Civil	75
Riesgos cubiertos	71
Su regulación en la Legislación Mexicana	91

Su aplicación	92
Juicio	93
Crítica	94
Necesidad de establecerlo como obligatorio	97

CAPITULO CUARTO

Conclusiones	108
Bibliografía General	112

INTRODUCCION

Hace algunos años el automóvil era considerado como un objeto de lujo, que sólo se hallaba al alcance de algunos privilegiados, pero actualmente se ha hecho indispensable para todos los individuos, casi sin distinción de clases sociales y para todos los usos: Turismo, transporte, servicios públicos etc. " El automóvil como vehículo de transporte de viajeros y mercancías, es la última palabra y nada más útil que él para responder a la mayor actividad y el mejor aprovechamiento del tiempo en ésta época en que el éxito depende muchas veces de la rapidez de las acciones " .

En 1883 Dion y Bouton construyeron un auto de vapor y en 1885 -- Daimler y Benz un auto de gasolina. En 1891 los ingenieros René Panhard y Emile Levassor fabricaron con patentes de Daimler sus primeros vehículos, al mismo tiempo que el industrial Armand Peugeot, éste último al lograr seguir la carrera ciclista París Brest, probó la excelencia de su máquina. En 1896 el único vehículo de gasolina que se conocía en América era el que Barnaumb enseñaba en su circo, y en -- ése mismo año Henry Ford, al volante de su primer vehículo, hizo su entrada en el mundo automotriz, y precisamente en la carrera París - Burdeos, ganada por Levassor, se aseguró el triunfo de la gasolina sobre el vapor.

Según Federico Pellesa en el año de 1914 circulaban en el mundo 2, 000,000 de automóviles, y en el año de 1934 su número era superior a 35, 837. 280; No hay duda que en la actualidad debe ser aún mucho mayor.

" Es un grave problema el de procurar del modo más simple y seguro el resarcimiento de los daños sufridos por quien ha sido embestido por un automóvil ; La intensificación de la circulación por las rutas agrava más la situación de los peatones , los que se encuentran siempre en condiciones de gran inferioridad frente a los vehículos y en especial a aquellos de tracción mecánica , para los cuales la velocidad es condición de existencia " .

La evolución de la locomoción mecánica ha creado un problema desconocido para nuestros antepasados , haciendo necesaria la intervención del Legislador para que la persona damnificada por los accidentes de automóviles sea completa y debidamente reparada sin depender de la diversa situación económica del generador del hecho , ya que la posesión del automóvil no siempre es índice de solvencia material . Como muy acertadamente ha dicho Picard , " no es un problema de reparación de daños ... El Legislador debe esforzarse de proteger al público ante la importancia y peligro de la circulación automóvil , debiendo garantizar la reparación de los daños causados .

Con tal objeto para garantizar la reparación debida a las víctimas tanto en sus personas , como en sus bienes es implantando como obligatorio el Seguro de automóvil de " Cobertura Limitada " éste es , el que ampara al asegurado automovilista contra los riesgos de robo y responsabilidad civil , hoy en día es un problema hondamente sentido en nuestro medio , por sus consecuencias , por los intereses que compromete y por los desarrollos de que es capaz .

Este es el motivo que nos ha guiado a la elección del tema ; abordar

Como consecuencia del maravilloso desarrollo del automovilismo , los riesgos e infortunios creados por éstos vehículos aumentan a diario sin cesar , por causas varias , ya sea debido a imprudencia de -- los conductores poseídos del vértigo de la velocidad , por fallas de la máquina , por imprevisión de los peatones o carencia de una reglamentación adecuada del tránsito . Las arterias de las ciudades son recorridas continuamente por numerosos vehículos automotores , que en su continuo rodar chocan unos contra otros, atropellan peatones , a animales y cosas , de lo que son bien elocuentes la Prensa y las estadísticas , llegando a constituir una preocupación constante para el público y autoridades .

La curva roja ascendente en proporción a la circulación y al progreso de la locomoción mecánica es alarmante y ha hecho meditar a los Legisladores de casi todos los Países a fin de arbitrar medios para disminuir en lo posible esas cifras . Se ha tratado en toda forma de hacer efectiva la obligación legal y humana , de reparar los daños y perjuicios derivados de cuasi delitos , ya que constituye función primordial del derecho , dar a la sociedad normas que procuren el más perfecto equilibrio entre los derechos .

El accidente de tránsito que destruye o invalida al individuo , - constituye un acontecimiento que necesariamente interesa y obliga a la sociedad , pues sus consecuencias repercuten directa o indirectamente sobre las mismas . Esta no puede permanecer impasible ante tan importante cuestión , cuya solución reclama la hora actual , pues la defensa de la vida e integridad física de sus componentes , representa uno de sus deberes fundamentales . Dentro de éstas ideas dice Sarfatti :

Un problema de actualidad palpitante , incursionando por un campo que - si en nuestro País no es enteramente virgen , ninguna elaboración orgánica se ha intentado al menos .

El Seguro es un medio de previsión , con objeto de ampararse de -- las consecuencias económicas de esos riesgos . Por lo tanto el Seguro - no evita el riesgo , sin embargo gracias a su intervención se reparan - los perjuicios patrimoniales causados por el siniestro es decir , constituye un medio de compensación monetaria .

Wright , dice del seguro , que es el único medio que tiene la vida humana , para liberarse de la tiranía del azar . Asegurarse no significa evitar la pérdida , sino garantizar su indemnización .

No pretendemos haber hecho un estudio completo , ni mucho menos definitivo sobre el particular . Hemos aspirado sólo a mostrar su trascendencia e importancia práctica y nos sentiríamos satisfechos si llegara a interesar a quienes pueden darnos soluciones integrales .

A continuación pasaremos a estudiar el primer capítulo de éste ensayo , como es lógico en toda tesis es necesario conocer los antecedentes históricos del tema central , que en éste caso son los del Seguro - en general y que en seguida veremos .

ANTECEDENTES HISTORICOS DEL SEGURO

Es verdad que para elaborar cualquier tesis es necesario conocer-- sus antecedentes históricos y teorías , para que al momento de defender la tengamos las suficientes bases , es por lo que en éste primer capítulo estudiaremos los antecedentes históricos del Seguro en general, de la responsabilidad civil de los automovilistas , así como del seguro -- obligatorio de automóviles , de acuerdo con el eminente Jurista Español FELIX BENITEZ DE LUGO Y RODRIGUEZ que en su Tratado de Legislación Comparada de Seguros considera que el desarrollo histórico del Seguro abarca tres etapas :

- A) EL SEGURO EN LOS PUEBLOS ANTIGUOS.
- B) EL SEGURO DURANTE LA EDAD MEDIA Y PRINCIPIOS DE LA MODERNA.
- C) EL SEGURO DURANTE LA EDAD MODERNA HASTA NUESTROS DIAS.

EL SEGURO EN LOS PUEBLOS ANTIGUOS

Si es verdad como dice AUGUSTO COMPTE que para poseer una ciencia es necesario conocer su historia , la ciencia del seguro es una excepción a ésta regla porque su historia que no es remota , es casi ignorada , siendo idea general , que ésta historia no puede suministrar elementos para resolver los problemas que suscita actualmente el Seguro .

Es muy importante conocer dónde y cuando surgió el seguro a que necesidades se aplicó , como se desligó de instituciones vecinas con las cuales en su origen estaba confundido y como se produjo su desenvolvimiento hasta nuestros días .

Con anterioridad al Siglo VI antes de J. C. no se encuentra en el mundo manifestación alguna de ésta institución . En aquel Siglo comenzó felizmente a iluminarse el camino del hombre , surgiendo los primeros Filósofos Griegos TALES Y ANAXIMANDRO DE MILETO Y HERACLITO DE EFE SO , que realizaron diversas investigaciones sobre el mundo , cual era su naturaleza , de dónde procede y cual su destino ; ISAIAS que elevó las profesías Judicas a su nivel más sublime, GAUTAMA BUDHA que predicaba sus enseñanzas en la India , como CONFUCIO Y LAO-TSE en China .

Generalmente se acepta la opinión de que en los pueblos antiguos, la India , Egipto , Fenicia , Cartago , Grecia y Roma fué completamente desconocido el Seguro en sus distintas formas , diciendo MONSIEURSGRUN Y JOLIAT en su notable obra " TRAITE DES ASSURANCES TERRESTRES ", que si la antigüedad legó a los siglos posteriores numerosas y sabias leyes sobre la propiedad , lo cual ocurre con la legislación romana , en la que se encuentran las reglas más seguras y completas para la conservación y transmisión de los bienes , protegiéndose al propietario contra el fraude y los crímenes de los hombres , queda inermes sin defensa contra los desastres producidos por causas físicas y puramente fortuitas , tales como las tempestades , el incendio etc.

En los pueblos antiguos los peligros de la vida eran de menor importancia que hacían menos imperiosa la necesidad de descargar sobre otros los daños y pérdidas . La familia era el único grupo social de esta limitada esfera , el individuo estaba siempre cierto del porvenir, pues sabía que en cualquier acontecimiento sería ayudado , sin contar-

Que mientras la propiedad fué colectiva , los riesgos pesaban menos sobre el individuo . Por otra parte , la producción se limitaba a las necesidades del consumo inmediato , no se hacía aún con la finalidad para el cambio de productos y por consiguiente , la circulación de los bienes , con los riesgos que lleva consigo , no podrá ser causa ni motivo del seguro ; es decir , que en los antiguos tiempos , el elemento económico sobre el cual descansa el Seguro , no tendrá aún fuerza suficiente para el nacimiento de ésta Institución .

Pero los antiguos no ignoraban la noción del riesgo ni como preservarse de un peligro económico y de obtener la seguridad por medio de otras personas es demasiado natural para no haber sido sentido por ellos . Por otra parte se manifiesta el sentimiento de previsión en las asociaciones constituidas para fines de asistencia . Digamos , con HEGEL , que " Nada nuevo hay bajo el Sol natural " , recordando la máxima de Salomón en el Eclesiastes , " Nihil sub Sole novum " .

La noción del riesgo del daño causado por los casos fortuitos , es tan vieja como el mundo ; es aún anterior a la civilización . Precisamente para disminuir los riesgos a los cuales se encontraban expuestos en estado de aislamiento , los hombres se constituyeron en sociedad . Pero si el estado de civilización suprime los riesgos primitivos crea otros más peligrosos aún que aquellos ; El maquinismo , nacido del descubrimiento del vapor , de la electricidad , ha multiplicado los riesgos obligando a los hombres para defenderse de los desastres económicos de aquellos , a agruparse para garantizarse colectivamente de sus dolorosas consecuencias , el Seguro no tiene otra base , la cual se --

Que mientras la propiedad fué colectiva , los riesgos pesaban menos sobre el individuo . Por otra parte , la producción se limitaba a las necesidades del consumo inmediato , no se hacía aún con la finalidad para el cambio de productos y por consiguiente , la circulación de los bienes , con los riesgos que lleva consigo , no podrá ser causa ni motivo del seguro ; es decir , que en los antiguos tiempos , el elemento económico sobre el cual descansa el Seguro , no tendrá aún fuerza suficiente para el nacimiento de ésta Institución .

Pero los antiguos no ignoraban la noción del riesgo ni como preservarse de un peligro económico y de obtener la seguridad por medio de otras personas es demasiado natural para no haber sido sentido por ellos . Por otra parte se manifiesta el sentimiento de previsión en las asociaciones constituidas para fines de asistencia . Digamos , con HEGEL , que " Nada nuevo hay bajo el Sol natural " , recordando la máxima de Salomón en el Eclesiastes , " Nihil sub Sole novum " .

La noción del riesgo del daño causado por los casos fortuitos, es tan vieja como el mundo ; es aún anterior a la civilización . Precisamente para disminuir los riesgos a los cuales se encontraban expuestos en estado de aislamiento , los hombres se constituyeren en sociedad . Pero si el estado de civilización suprime los riesgos primitivos crea otros más peligrosos aún que aquellos ; El maquinismo , nacido del descubrimiento del vapor , de la electricidad , ha multiplicado los riesgos obligando a los hombres para defenderse de los desastres económicos de aquellos , a agruparse para garantizarse colectivamente de sus dolorosas consecuencias , el Seguro no tiene otra base , la cual se --

Fundamenta en la idea del desembolso en común de los siniestros sufridos .

El Seguro supone el desenvolvimiento de la idea de asociación , - implica la observación repetida de ciertos hechos sociales y éstas condiciones de su existencia no se realizan más que en nuestra sociedad moderna ; el elemento jurídico del Seguro no era desconocido de los antiguos , pero sí el elemento técnico ; La Previsión y la asistencia -- son de todos los tiempos , pero ellas no engendran el Seguro hasta después de muchos siglos .

El auxilio prestado a los nuestros de una misma familia o de una misma tribu , se encuentra en todas las sociedades primitivas ; en todas ellas se registran fundaciones religiosas o de beneficencia ; Asociaciones de socorros mutuos entre personas expuestas a los mismos peligros .

Es de los tiempos modernos según afirman los autores , la solución del problema del Seguro propiamente dicho , que puso al hombre al abrigo de aquellos azotes .

En la INDIA , encontramos el Código de MANU que contiene disposiciones referentes a la navegación como el préstamo marítimo y el arrendamiento de buques , pero éstas no se relacionan ni directa ni indirectamente al Seguro .

Los Asirios , Persas y Hebreos se ocupaban del comercio marítimo - pero no del seguro .

En el Talmud encontramos antecedentes del Seguro de daños ya que -

Establecía que en caso de que un borriquero , sin falta o negligencia , pierda un asno , se le entregará otro , el cual podía ser adquirido por sus compañeros haciéndose la reparación del daño siempre en especie y - jamás en dinero .

Los Egipcios aunque tenían su legislación marítima no tenían relación con el Seguro .

De los Fenicios y Cartagineses se desconoce la legislación marítima sin embargo como afirma PARDESSUS no se puede dudar de la existencia de un derecho mercantil marítimo entre éstos pueblos principalmente entre los Fenicios comerciantes por antonomasia .

La Biblia es el texto más antiguo en el que encontramos el Seguro - en aquél pasaje de Josué sucesor de Moisés que ordenó almacenar trigo - recogido en los años de abundancia para prevenir la escasez que pudiera sufrir el pueblo Hebreo .

Grecia cuna de la cultura , no podía ser la excepción y dejar , -- sin tratamiento a la materia del Seguro , Rodas , su floreciente ciudad tuvo una importancia manifiesta sobre todo en razón a su marina mercante y de sus leyes marítimas , mismas que por su bondad fueron reconocidas más tarde por el célebre Digesto , el cual es el que en rigor nos permite conocer ésta legislación .

Haralambidis dice que en la recopilación de las leyes de Rodas , - publicada en el siglo VIII bajo el reinado del emperador LEON YSAURIO, - conocido con el nombre de " LAS BASILISCAS " , se legisla al mismo tiempo tanto sobre la avería común como sobre el seguro mutuo , pero sin --

Atribuirles igual fundamento jurídico . Los propietarios del buque eran al mismo tiempo dueños del cargamento y a veces iban a bordo y como los peligros eran enormes , surgió entre ellos la idea de asegurarse mutuamente .

En su derecho se regula la echazón , tipo de averfa común , del cual han salido después , por analogía los demás casos .

En la GRECIA CLASICA , encontramos la asociación llamada "ERANOI" (escote , cotización) que tenía como finalidad el socorro de los necesitados en forma de asistencia mutua mediante un fondo común aportado por los asociados . Otras asociaciones que practicaban la mutualidad según BOECKH eran las llamadas SUNEDRIAS Y HETAIRIAS que socorrían a los ciudadanos necesitados con la obligación por parte de éstos de contribuir al fondo común cuando mejorare su fortuna .

Las Leyes de Rodas son la base principal del Derecho Mercantil Marítimo de Atenas , del cual existen noticias exactas gracias a los discursos del eminente Jurisconsulto Griego DEMOSTENES otras leyes que conocemos a través de éste genio de la oratoria figuran las relativas a las obligaciones recíprocas de los cargadores de contribuir a la indemnización de los perjuicios causados , en caso de tempestad o rescate del buque apresado por enemigos o piratas .

Las leyes marítimas de Rodas (la antigua Vnecia) a las que Cicerón rindió homenaje en presencia del pueblo romano eran , hasta la Edad Media el Código Universal de los Mares en el que se reconoció y aplicó el Seguro .

En Roma existía una asociación de militares , que mediante el pago

De una cuota muy elevada tenían derecho a ser indemnizados en caso de cambio de guarnición o de retiro y sus herederos en caso de muerte recibían cierto capital ; a las asociaciones y corporaciones de artesanos mediante una pequeña cuota de entrada y una cotización periódica mínima - les ofrecían asistencia seguridad y protección y pago de gastos de los funerales y herencias de los socios muertos ab intestato .

También en Roma existieron contratos por los cuales una persona asumía las consecuencias de un riesgo corrido , sin emplear la palabra Seguro . Por ejemplo el contrato por el que se prometía una suma de dinero en caso de feliz arribo de la nave , (si navis ex Asia Venerit) - en el que el riesgo no es más que una condición y no el objeto principal del contrato , la " FIDEJUSSIA INDEMNITATIS " que se comparaba al Seguro de solvencia , por la que se realiza un verdadero desplazamiento del riesgo que se corre , por incumplimiento de una obligación de pago; el préstamo a la gruesa " PECUNIA TRAJECTICIA " , en donde el riesgo no era más que una cosa accesoria del contrato de préstamo y consistía en que el propietario de una nave tomaba un préstamo de un banquero , en el puerto de salida , una suma igual al valor de la mercancía transportada , conviniendo ambas partes que en caso de feliz arribo , el prestatario reembolsaría la cantidad prestada , más un quince por ciento del capital prestado que se denominaba provecho marítimo , pero en caso de naufragio , el prestatario no debería nada ni capital ni provecho marítimo . Esta operación de crédito era todo lo contrario al Seguro en la que el prestamista corría el riesgo de perder la suma prestada , con la obligación de darle al prestatario por anticipado parte de la indemnización total a que tenía derecho en caso de siniestro , en tanto que el -

Seguro es una promesa de indemnización , por otra parte se pagaba la prima condicionada por el siniestro en el momento de la restitución de la suma prestada y a diferencia de la naturaleza de la prima, el interés es tipulado , no estaba en relación con las probabilidades de realización del riesgo . Son elementos contrarios al Seguro , sin embargo podemos decir que ésta operación es la que dió origen al Seguro .

La tabla romana de mortalidad es la primera de la que se tiene noticia formada a principios del Siglo III de nuestra era por el famoso JURISCONSULTO ULPIANO , elaborada para fines fiscales pero no tiene semejanza propiamente con el Seguro . Por lo que se refiere al seguro de vida podemos decir que fué proscrito en la legislación romana , porque un cuerpo libre no era estimable en dinero " LIBERUM CORPUS ESTIMATIONEM NON RECIPIT " , Haciéndose la excepción con respecto a los esclavos , cuyo valor era afectado por las cicatrices y deformidades (1) . En cambio empieza a surgir en el propio Digesto el seguro de accidentes cuando se indemnizaba al hombre que fuera herido o lesionado .

EL SEGURO DURANTE LA EDAD MEDIA Y PRINCIPIOS DE LA MODERNA .

a) INFLUENCIA DEL ESTADO SOCIAL Y POLITICO DE LA EPOCA.- Indudablemente que el Seguro nació y se desarrolló a través del comercio , no obstante que el seguro carecía de medios en la primera parte de la Edad-Media , hasta el Siglo XII , aún cuando los hombres que vivían en aquellos siglos necesitaban de la relación pacífica y tranquila para preve-

(1) Digesto Ley Tercera y Séptima Títulos I y III .

nir el riesgo a que estaban expuestos y proteger sus intereses , no eran éstas condiciones las que el Seguro necesitaba para realizar en la sociedad la bienhechora misión que es propia de su naturaleza .

En la época del feudalismo los hombres aún perteneciendo a una misma nación , cuando no las separaban odios fratricidas por las continuas luchas y revueltas , inspiradas siempre por el sentimiento bárbaro de exterminio del enemigo , es indudable que en tal estado político y social el Seguro no podía manifestarse primero por la incertidumbre en cuanto a la posesión y propiedad de los bienes , haciéndose imposible la precisión -- del riesgo para fijar en consecuencia la tasa de la prima y segundo por -- que los hombres estaban separados por diversas soberanías sin relaciones-jurídicas y sociales entre ellos y en consecuencia no concordaban sus voluntades para poder establecer una garantía contra los efectos de ciertos sucesos dañosos o perjudiciales para sus personas y bienes .

En el Siglo XIII fué cuando los escritores eclesiásticos , siguiendo a Santo Tomás de Aquino , empezaron a defender la propiedad privada y a conciliar la doctrina conservadora de Aristóteles , respecto a la propiedad con las enseñanzas del " Evangelio " .

LALANDE dice que el Seguro no puede aparecer donde existe la guerra-- donde las costumbres son rudas y bárbaras , los medios de represión ineficaces , el estado de las propiedades y de las personas completamente precarias , porque dónde éstas circunstancias existen , no es posible estable-

nir el riesgo a que estaban expuestos y proteger sus intereses , no eran éstas condiciones las que el Seguro necesitaba para realizar en la sociedad la bienhechora misión que es propia de su naturaleza .

En la época del feudalismo los hombres aún perteneciendo a una misma nación , cuando no las separaban odios fratricidas por las continuas luchas y revueltas , inspiradas siempre por el sentimiento bárbaro de exterminio del enemigo , es indudable que en tal estado político y social el Seguro no podía manifestarse primero por la incertidumbre en cuanto a la posesión y propiedad de los bienes , haciéndose imposible la precisión -- del riesgo para fijar en consecuencia la tasa de la prima y segundo por -- que los hombres estaban separados por diversas soberanías sin relaciones jurídicas y sociales entre ellos y en consecuencia no concordaban sus voluntades para poder establecer una garantía contra los efectos de ciertos sucesos dañosos o perjudiciales para sus personas y bienes .

En el Siglo XIII fué cuando los escritores eclesiásticos , siguiendo a Santo Tomás de Aquino , empezaron a defender la propiedad privada y a conciliar la doctrina conservadora de Aristóteles , respecto a la propiedad con las enseñanzas del " Evangelio " .

LALANDE dice que el Seguro no puede aparecer donde existe la guerra-- donde las costumbres son rudas y bárbaras , los medios de represión ineficases, el estado de las propiedades y de las personas completamente precarias , porque dónde éstas circunstancias existen , no es posible estable-

cer , lo que se llama " La opinión del asegurado sobre el riesgo " , es timación y valoración , es decir las probabilidades más o menos grandes de la realización del hecho previsto y en consecuencia la imposibilidad de establecer una tarifa y fijar la tasa de las primas .

En tanto que el Feudalismo pesaba sobre Europa dicen GRUN Y JOLIAT mientras subsistía ésta fatal institución la violencia como la conquista asegurando la posesión de las cosas ; las guerras continuas eran el más terrible de los azotes y por medio de las armas buscaban prevenir los desastrosos efectos . En medio de semejante anarquía era imposible que pudieran formarse las empresas de seguros , las cuales exigen la -- protección de un gobierno regular y pacífico , así como medios económicos suficientes y la dirección de peritos en la materia .

Por otra parte , observa M. POUGET , que el Seguro fué desconocido hasta el día en que por haberse dividido la propiedad y la libertad del comercio se extendió por todas partes , los pueblos se dedicaron celosamente a aumentar su patrimonio y pudieron apreciar el gran poder de la asociación .

RESURGIMIENTO DEL ESPIRITU DE ASOCIACION .- Desde que la propiedad se estableció , el espíritu de asociación se hizo sentir y los Señores Feudales se vieron obligados a respetar ciertas asociaciones entre siervos . Esta solidaridad engendró la emancipación de los municipios que tanto debían contribuir a la formación del Tercer Estado .

El Feudalismo fué abatido surgiendo el régimen municipal , se generalizaron las ferias y mercados que relacionaron a los hombres , nacie-

ron los gremios , se inició el renacimiento de las ciencias y artes así como la propiedad de la industria y el espíritu de asociación penetró en aquellas sociedades y el comercio como consecuencia obligada de éste nuevo estado social y político despertó del letargo en que yacía durante tantos siglos , adquiriendo pronto extraordinario desarrollo tanto en el interior como en el exterior .

La Historia consagró de nuevo las palabras del profeta ISAÍAS :

" E l pueblo que marcha entre tinieblas vió un gran rayo de luz " .--

Esa luz redentora fué el Seguro .

c) APARICION DEL SEGURO MARITIMO A FINES DEL SIGLO XIII .

Sin duda alguna el seguro marítimo fué el primero que apareció anticipándose en muchos Siglos a los seguros terrestres ya que el riesgo era más fácil de precisar y sobre todo , que las personas a quienes interesaba garantizarse contra los peligros del mar residían en los puertos , pudiendo agruparse con más facilidad .

En el archivo de Génova se conservan contratos que datan de 1347 que dan idea del desarrollo verdaderamente extraordinario que alcanzó el seguro marítimo , como lo demuestra un hecho de que un sólo Notario de Génova recibía , en menos de un mes ochenta contratos .

El 13 de Marzo de 1522 se publicaron en Florencia unos estatutos en los que figuraban algunas fórmulas para la redacción de las pólizas .

d) LAS GUILDAS .- La Historia nos hace conocer una serie de asociaciones , constituyendo , sino verdaderas empresas de seguro , al menos situaciones similares , que nos revela como ése elemento poderoso de asociación

ción favoreció el nacimiento y desarrollo del Seguro .

Las primeras asociaciones que la Historia nos muestra se conocen con el nombre de Guildas , que eran de defensa mutua o religiosa y no de carácter comercial o de trabajo .

e) EDICTO DE LOS MAGISTRADOS DE BARCELONA.- El primer pueblo en el mundo que reguló el contrato de seguro, con fuerza de ley fué Barcelona.-

Alvarez del Manzano afirma que el primer documento legal en que aparece regulado, es un seguro a prima; Edicto de los Magistrados Municipales de Barcelona que se publicó en 1435, sin embargo el célebre Jurista Español Felix Benítez de Lugo y Rodríguez dice que el primer documento definidor y regulador del seguro, son los capítulos de las cortes convocadas en Tortosa el 19 de diciembre, de 1412, por el rey Fernando, prorrogados para el 15 de Diciembre de dicho año en la Ciudad de Barcelona, en los cuales se establece y regula minuciosamente el Seguro contra la huida de los esclavos.

f) ORDENANZAS SOBRE SEGUROS MARITIMOS (BARCELONA, BURGOS, SEVILLA).

En 1458 se publicó en Barcelona una importantísima ordenanza sobre seguros marítimos, formada de 21 capítulos.

Después de Barcelona corresponde a la Ciudad de Burgos, haber puesto la piedra fundamental en la legislación del Seguro. Los comerciantes de Burgos obtuvieron la jurisdicción consular en 1494, expidiendo el consulado varias ordenanzas, que confirmaron Don Carlos y Doña Juana en Pragmática en 1538 sin duda alguna las Ordenanzas de los Seguros Marítimos formadas en la Universidad de Mercaderes de Burgos en 1537 son las más --

Importantes; Estas Ordenanzas imponían la obligación de que en los contratos de Seguros Marítimos se obedecieran las cláusulas pactadas en -- que cuando surgiera alguna diferencia debían someterse a la resolución del Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Burgos.

También la ciudad de Sevilla fué importante por su comercio, a la cual se le llamaba, " La Puerta de Oro de las Indias " en virtud de que en sus muelles se veía bastante tráfico de Mercaderes de los Países más distantes de Europa. Habiéndose dictado en dicha ciudad diversas ordenanzas siendo una de las más notables " Las Ordenanzas para los Seguros Marítimos " que formaron el Prior y Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, con respecto a la navegación de las Indias Occidentales en 1555. Establecían estas Ordenanzas que todos los Contratos de Seguros debían ser pasados ante la fe pública de un corredor, con la -- obligación de que éste inscribiera el texto íntegro de la póliza con el fin de evitar a las partes contratantes los perjuicios causados por el extravío de las pólizas.

El Rey Felipe II dictó unas ordenanzas para la Casa de Contratación de Sevilla, referentes a los Seguros estableciendo éstas que todo Seguro debería ser público con el fin de evitar que algunas personas cometieran abusos al asegurar dos o tres veces la misma mercancía con diversos aseguradores.

g) ORDENANZAS DE SEGUROS EN LOS PAISES BAJOS, EN EL SIGLO XVI.-

En las provincias de los Países Bajos con posterioridad a las ordenanzas de Flandes de 1537 se produjeron reclamaciones de los comerciantes, por la frecuencia y constante aumento de los siniestros maríti-

mos. Por lo que fueron publicadas las Ordenanzas de 1549. Tienen gran importancia las de Amberes de 1563 promulgadas por Felipe II en Bruselas y en ellas se dispone que todos los contratos y pólizas de Seguros contrarias a las normas que establecen serán nulas.

h) EL GUIDON DE LA MER Y LA ORDENANZA DE LA MARINA EN FRANCIA.-

Estas compilaciones francesas alcanzaron notoria celebridad y tratan de los Seguros Marítimos.

El Guidon de la Mer publicado en la ciudad de ROUEN en 1556 y 1584 es una colección de carácter consuetudinario en la que se recogieron los usos y costumbres concernientes a ciertos actos de comercio marítimo y en especial al contrato de seguro.

La Ordenanza de la marina apareció en Francia en 1681, ésta ordenanza inspirada en el " Guidon de la Mer" alcanzó una importancia extraordinaria, fundándose en ella el código Napoleónico de 1807 al que pasaron íntegramente muchos de sus preceptos. Otro de los libros de éstas ordenanzas trata de los Seguros estableciendo que el Contrato de Seguro debía ser pedido por escrito en escritura privada, determinándose los datos y circunstancias que han de constar en la póliza. Podían asegurar el cargamento de cualquier navío sin citar su nombre, ni el del capitán pero debería designarse en la póliza el nombre de la persona a quién iba dirigida la mercancía.

1) NACIMIENTO DE LOS SEGUROS MARITIMOS EN INGLATERRA.- Los Seguros marítimos fueron introducidos en Inglaterra por los Italianos, llamados comunmente " Lombardos " hacia el siglo XIV; pero la primera-

Disposición legal que de ellos se ocupa es un estatuto promulgado en el año de 1601, por la Reina Isabel creando un tribunal especial para resolver las cuestiones suscitadas en este género de contratos.

C) EL SEGURO DURANTE LA EDAD MODERNA HASTA NUESTROS DIAS.

En ésta tercera etapa primeramente trataremos someramente la aparición del Seguro en general, posteriormente la del Seguro de daños y responsabilidad civil, como, dónde y cuando surgió, es decir realmente veremos los orígenes históricos de éste Seguro que es el tema central de nuestra tesis.

Según Luis Benítez de Lugo el desarrollo técnico del Seguro se inicia en 1694 con DE MERE, apasionado jugador el cual se dirige a PASCAL - ilustre matemático, para que le resolviera una serie de dificultades que encontraba en algunos juegos de azar. Con éste hecho podemos decir que nace el cálculo de probabilidades y la teoría de los grandes números - apuntada un siglo antes por Galileo.

En 1693 Edmund Halley astrónomo inglés, fué el primero que realizó estudios sobre las leyes de la mortalidad humana; siendo éste el autor de la primera tabla de mortalidad.

Diversos autores intentaron la estructuración de tablas de mortalidad para ser aplicadas posteriormente a las Compañías Aseguradoras entre éstas tenemos a DEMONFERRAND, en Francia Quetelet en Bélgica y Milne en Inglaterra, quienes a principios del siglo XIX estudiarón un método que combinaba las listas de fallecimientos con los resultados de un censo - efectuado en Carlisle, siendo éste estudio la creación de la tabla de - mortalidad más perfecta. Dando como resultado posteriormente éstos cálcu

los la aparición de mutualidades y Compañías que practican el Seguro científico y técnico.

Así pues a raíz del incendio de Londres surge en Inglaterra en 1667, una Compañía de Seguros contra incendios, llamada Fire Office, fundada en 1681, más tarde aparecen en 1683 la Friendly Society Fire Office y otras. En 1689 aparece una Compañía de Seguros sobre la vida, llamada Society Assurances Of Widow and Orphans. Sin embargo debido a los cuantiosos fraudes cometidos se dictó en Inglaterra en 1720 la Bubble act, que abole las aseguradoras creadas desapareciendo todas, quedando solo la Amicable Society.

A fines del siglo XVIII empiezan a constituirse compañías aseguradoras especialmente contra incendios, algunas de ellas son: The Sun Insurance Office, exchange house fire Office, Unión, Westminster the London Assurance Corporation.

En 1820 las pólizas de incendio logran ser uniformes, estableciéndose en ellas la propuesta del Seguro, lo que constituye la base del Contrato.

En 1830 empieza a desarrollarse en Inglaterra el Seguro de Vida en 1849 el de Accidentes Personales, en 1871 el Seguro de Crédito y en 1843 el Seguro Agrícola.

En Massachusetts Estados Unidos, es donde se tiene la primera noticia del Seguro de Vida por lo que respecta a América, ya que en Europa - Inglaterra corre pareja con las diversas potencias europeas en materia técnica jurídica.

Las primeras Compañías de Seguros en Estados Unidos eran de carácter mutualista como The Mutual Life Insurance Company of New York en -- 1842 .

En México al realizar nuestro País su independencia en 1821 conservó la Legislación de la Nueva España y en materia mercantil se regía -- por las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los Mercaderes de la Nueva España , en donde se establecía que en caso de que surgieran - empresas aseguradoras serían reguladas por las Ordenanzas de Sevilla.

En 1789 fué cuando se fundó la primera Compañía de Seguros en Veracruz y en 1802 la segunda , liquidándose ambas por la situación creada por la guerra de España contra Napoleón .

En realidad las Ordenanzas de Bilbao son las que tuvieron vigencia en cuanto a reglamentación mercantil a pesar de que las de Sevilla se - aplicaban supletoriamente , hasta que en 1854 se publicó el Código L - res , reglamento de vida efímera en atención de su origen Santanista . - Al dejar de regir éste Código tienen vigencia nuevamente las Ordenanzas de Bilbao, hasta el 15 de Abril de 1884 en que fué expedido el Código - de Comercio .

Sin embargo el Código Civil del Distrito Federal y Territorio de - Baja California reglamentó los diversos contratos de Seguro con excep - ción del marítimo se consideró exclusivamente mercantil .

Para el Código de Comercio de 1884 la mercantilidad del contrato - de Seguro dependía de dos elementos :

El sujeto asegurador debería ser comerciante o sociedad mercantil y las cosas objeto del riesgo asegurado deberían ser mercancías o negociaciones mercantiles .

En 1889 se promulgó el actual Código de Comercio influido por el Código Italiano de 1882 , en donde se establece que la mercantilidad del contrato de seguro ya no depende de los elementos que menciona el Código de 1884 , sino que sólo se precisa que el sujeto asegurador sea una empresa .

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales en vigor suprime toda reglamentación del Contrato de Seguro .

En 1935 fué expedida la actual Ley sobre el Contrato de Seguro que regula lo relativo al Contrato de Seguro teniendo influencia marcada de la Ley Federal Suiza del Contrato de Seguro , de la Ley Francesa y del Proyecto Mosca .

Además de la anterior existe la Ley de Navegación y Comercio Marítimo , regulando la materia de Seguro , de donde se desprende que sean dos ordenamientos los reglamentadores del Contrato de Seguro .

Los principios fundamentales de la Ley sobre el Contrato de Seguro son :

- a) Aceptación total de la Tesis de Vivante por lo que se refiere a la empresa .
- b) Total protección al asegurado .

- c) Protección a los derechos de terceros .
- d) Imperatividad de ésta Ley .

Los constantes problemas sociales , políticos y económicos surgidos en el siglo pasado fueron causas principales de que el Seguro se estancara floreciendo el régimen de Porfirio Díaz nuevamente tanto el comercio y en consecuencia el Seguro .

Las primeras Compañías Aseguradoras que aparecieron en México fueron establecidas por capitalistas Ingleses y Alemanes con objeto de explotar el Seguro .

Pero posteriormente surgieron problemas ya que las Instituciones de Seguros extranjeras enviaron las reservas y utilidades a su País de origen con perjuicio de la Economía Nacional , por lo que en 1935 . El General Lázaro Cárdenas expidió la Ley General de Instituciones de Seguros - exigiendo que la inversión de las reservas ; producto de la operación aseguradora se hiciesen en el País .

Las Aseguradoras Inglesas alegaron que habían sido despojadas de sus derechos y solicitaron la derogación de ésta Ley pero no lo lograron en consecuencia se decretó un boicot en contra del Seguro Mexicano , retirándose en Marzo de 1936 las Compañías Aseguradoras asociadas al Fire-Office Committee de Londres .

Antes de dicha fecha sólo cuatro Compañías Mexicanas operaban , -- siendo éstas América , Asteca , Veracruzana y Anglo Mexicana , las cuales eran muy débiles en comparación con las Compañías extranjeras . Por-

lo que al retirarse del País éstas con el objeto de contrarrestar el boicot , un grupo de mexicanos funcionarios de las representaciones generales , con ayuda de capitales de sus propios asegurados iniciaron una -- operación de varias Instituciones Aseguradoras . Con carácter netamente mexicano y con el objeto de contrarrestar el reaseguro precisado para este tipo de operaciones se recurrió a Lloyd's de Londres y varias Compañías Norteamericanas quienes aceptaron contratar con el Seguro Mexicano slavándose de ésta manera los intereses de los asegurados .

En 1936 surgieron nueve Compañías Aseguradoras más , Seguros La Comercial , S. A. , La Metropolitana , S. A. , Aurora , S. A. , La Provincial , S. A. , El Mundo , S. A. , Anáhuac , S. A. , La Territorial , S. A. , - La Continental , S. A. y la Oceánica , S. A. absorbiendo posteriormente las de capitales más fuertes a las más débiles .

Actualmente existen 60 Compañías que solventan y atienden las necesidades del mercado económico y las primas por lo que respecta al asocto económico , en 1935 eran de 25, 000 , 000 . 00 en 1969 sobrepasaron los 3, 781. 000. 000 . 00

Ahora veremos en una forma somera la historia del Seguro de Responsabilidad Civil y del Seguro Obligatorio de automóviles tema central de nuestra tesis .

Se puede decir que hasta la segunda mitad del Siglo XIX , el desarrollo de la responsabilidad civil ofreció muy pocas complicaciones . - La vieja tesis romana de la culpa aquiliana y el mecanismo del cuasi --

delito sirvieron holgadamente para resolver los casos planteados .

Sin embargo debemos hacer constar que los Códigos primitivos se ocuparon de la imprudencia , pero no desde el punto de vista de la responsabilidad civil subjetiva , sino dándole preponderancia al factor daño , - buscando para éste una reparación , hubiese o no intervenido culpa por parte del agente productor .

En el Código de Hammurabi se castiga con la pena de muerte el daño que un cirujano produce en el ejercicio de su profesión .

En el Código de Manú existe ya un precedente concreto con una serie de disposiciones encaminadas a castigar a los cocheros que atropellaban a un hombre y las indemnizaciones variaban según su categoría del lesionado .

El pago de la multa debía hacerla el conductor del coche si éste -- era diestro o el dueño del coche si había escogido a un chofer inhábil. Desde luego no se distinguía entre la imprudencia y el caso fortuito. Para el Derecho Indú lo importante era la reparación del daño . La misma - consideración permanente del daño sobre la culpa la encontramos en el Derecho Hebreo y Griego .

Corresponde al Derecho Romano la distinción entre los casos fortuitos y la culpa por falta de la atención debida en el agente , y por primera vez se da preponderancia al factor subjetivo . Los romanos llegaron en el desarrollo de la teoría de la culpa , a conclusiones bastante per-

fectas que han servido y sirven actualmente como único sistema , en algunas Legislaciones para determinar la responsabilidad civil del accidente de automóvil .

En el Derecho Romano , la muerte de un hombre libre por imprudencia se indemniza con el pago de 50 aureos .

El primer antecedente que encontremos del Seguro Obligatorio de automóviles es una Ordenanza de policía , dada por el Prefecto de París el 23 de Agosto de 1821 por la cual se disponía que cada cochero de plaza , dejase 20 céntimos diarios de su salario al patrono , para constituir un depósito destinado al pago de multas y a la reparación del daño .

A partir de 1825 , empezaron a formarse Entidades para el Seguro de responsabilidad de los conductores de caballos y coches y por ésta fecha se fundó en Francia una sociedad anónima dedicada especialmente a este riesgo , que se llamaba " L'AUTOMEDON " . El mecanismo de éste Seguro -- fué aceptado por los Tribunales de Justicia . No obstante se formó pronto entre los Juristas una corriente de opiniones que atacaban la licitud de éste contrato , ya que suponían que el conductor que adquiría una póliza , que cubría todos los riesgos pondría menos atención de la debida para evitar los accidentes . Esta Teoría fué aceptada por el Tribunal de Comercio de Sena en 1884 decretando la nulidad de ésta clase de Seguros de responsabilidad civil . Pero como ésta sentencia perjudicaba los intereses de la Compañías de Seguros de Responsabilidad Civil entonces " L'AUTOMEDON " apeló ante el Tribunal de Casación por conducto de los eminentes Juristas Franceses PARDESSUS DUVERGIER , ANGE y otros .

El dictámen de tan eminentes jurisconsultos fué completamente favorable a la licitud del Seguro de Responsabilidad Civil y la Tesis por ellos mantenida llegó a impresionar al Tribunal de Casación que revocó la sentencia dictada en 1844.

Los fundamentos del Tribunal de Casación fueron los siguientes :

1o.- Los Seguros no pueden prohibirse fundándose en que en ciertos casos , podrán inducir a los asegurados a cometer delitos , ya que casi un contrato no puede ser prohibido por la previsión de un acontecimiento excepcional y excepcional debe ser el presumir , por estar asegurado, que un conductor se dedique a atropellar a los transeúntes .

2o.- La seguridad pública se halla suficientemente garantizada con las disposiciones del Código Penal , ya que el Seguro unicamente cubre al asegurado de las consecuencias civiles , pero no le exime de sus responsabilidades de orden penal .

Después de ésta resolución la marcha del Seguro de Responsabilidad Civil prosiguió sin entorpecimientos graves .

El 18 de Abril de 1907 M. AMBROISE COLIN presentó a la Sociedad de Estudios Legislativos de Francia , un proyecto de Ley por virtud del cual se habría constituido un fondo de garantía a beneficio de las víctimas de accidentes de automóvil . El proyecto de Ley depositado en la Cámara Belga por el Senador MAGNETTE en 1906 , preveía asimismo , la formación de un fondo de garantía para las víctimas de automóvil .

Por lo que toca a nuestro País la mayoría de las Compañías Aseguradoras mencionadas anteriormente en éste mismo capítulo implantaron de inmediato el Seguro de Responsabilidad Civil y de daños exceptuando la responsabilidad penal en sus cláusulas en el Contrato de Seguro .

C A P I T U L O I I

EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL

- 1.- CONCEPTO**
- 2.- CLASIFICACION**
- 3.- ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO**
- 4.- EL SEGURO DE DAÑOS**
- 5.- EL SEGURO SOBRE LAS PERSONAS**

EL CONTRATO DE SEGURO EN GENERAL

Para el desarrollo de nuestro tema central " El contrato de Seguro de automóvil " consideramos imprescindible hacer referencia primeramente al Contrato de Seguro en general , en virtud de que el Seguro de automóvil , se encuentra situado dentro de aquel , para poder así lograr nuestro objetivo .

También creemos necesario hacer un breve estudio de su concepto , clasificación y elementos ; así como del Seguro de daños y del Seguro sobre las personas que se encuentran relacionados con nuestro tema .

Acepción etimológica .- Viene del Latín securus , que significa seguridad , certeza , confianza , no es suficiente para ver el Seguro , porque esos conceptos se aplican a otras operaciones , como los contratos de garantía .

La mayoría de las Legislaciones modernas no definen el contrato de Seguro porque consideran que hacerlo no es función de la Ley , sino de la Doctrina .

El célebre autor Español Félix Benítez de Lugo y Rodríguez dice en su Tratado de Legislación Comparada de Seguros Tomo I que en el artículo 1254 del Código Civil Español existe contrato desde que una o varias personas consienten en obligarse respecto de una u otras , a dar alguna cosa o prestar algún servicio . El seguro es la garantía contra un daño inevitable e imprevisto , es el medio eficaz de reparar las consecuencias de acontecimientos que destruyen o menoscaban el patrimonio --

Del hombre o de destruir o crear un capital y en su significación jurídica , tiene el concepto de contrato como quiera que en virtud una o más personas consienten en obligarse , respecto a otros , a dar aquella garantía , pasando a su cargo los riesgos resultantes de ciertos casos fortuitos o de fuerza mayor o la entrega de la suma asegurada convenida .

El hecho previsto es por naturaleza , futuro e incierto , pero aún así , la idea del Seguro revela la esencia de una convención lícita , -- desde luego que presupone un objeto sometido a un riesgo y una obligación contraída para responder de los resultados del mismo .

El Seguro es por lo tanto un Contrato y como tal queda sometido a las reglas generales de las obligaciones consensuales .

Para el Código Civil Español en su artículo 1791 lo define como el Contrato por el cual el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga en los bienes muebles e inmuebles asegurados mediante cierto precio el cual puede ser fijado libremente por las partes .

Esta definición legal es a todas luces incompleta ya que en el sólo se comprenden los Seguros de cosas , dejando fuera de sus límites todos los Seguros de Vida y Renta Vitalicia .

Aceptémosla pues como definición de los Seguros de daños o cosas no comprendiéndose en ella los seguros sobre las personas (seguros sobre la vida , seguros mixtos , renta vitalicia etc.) .

Según LITRE , asegurar es el compromiso de pagar una cierta suma -

En caso de un siniestro determinado .

Esta definición no puede aceptarse porque parece limitarse solamente a los Seguros de cosas , como lo demuestra el propio autor al citar , a título de ejemplo , el seguro contra incendio . El mismo reproche puede dirigirse a la mayor parte de las definiciones dadas por los distintos tratadistas ; Tal ocurre con la definición que PLANIOL da en su Tratado Elemental de Derecho Civil , en la cual no se comprende el Seguro de Vida cuando dice ; " El Seguro es un Contrato por el cual una persona llamada-asegurador , promete a otra llamada asegurado , indemnizarle de una pérdida eventual a la que éste está expuesto mediante una suma llamada prima - pagada por el asegurado al asegurador " .

Igual defecto ofrece a nuestro juicio la definición de WAGNER al dar el concepto de Seguro como " aquella Institución económica que elimina o reduce los perjuicios que en el patrimonio de una persona producen determinados acontecimientos fortuitos , distribuyendo aquellos perjuicios sobre una serie de casos en los cuales gravita el mismo riesgo , aunque no se haya cumplido " .

Las Legislaciones en general han sido bastante reservadas en esta materia , evitando definir el Seguro o en todo caso , limitándose a definir las ramas fundamentales del Seguro . El anteproyecto de Ley Francesa de 1904 , sobre el Contrato de Seguro , no imitaba ésta sabia reserva , ya que en ella se encuentra la definición siguiente ;

" El Seguro es un contrato por el cual el asegurador se obliga a --

dante una remuneración llamada prima o cotización , a indemnizar al asegurado las pérdidas o daños que éste puede experimentar por consecuencia de la realización de ciertos riesgos relativos a sus bienes o a su persona " . Como ésta definición tenía los propios defectos que las ya apuntadas por no ser suficientemente comprensiva , toda vez que se excluyen de ella a los Seguros sobre la vida , presentándolos en dicho proyecto como operaciones de capitalización (seguros dotales , seguros a fecha fija , seguros contra la vejez) , la comisión de la cámara de los diputados , a la cual el anteproyecto fué sometido , aportó una nueva definición , que a su vez merece el reproche inverso , por ser demasiado amplia y vaga :

" El Seguro es un contrato por el cual el asegurador se obliga mediante una remuneración llamada prima o cotización a ciertas prestaciones en el caso de que se realizasen ciertas eventualidades relativas a los bienes ó a la persona del asegurado " .

Ni la Ley Federal Suiza del 2 de Abril de 1908 , ni la Ley Alemana del 30 de Mayo del propio año , ni la Austriaca del 23 de Diciembre de 1917 contienen tampoco definición alguna del Seguro .

Hay que reconocer que las definiciones legales son muy peligrosas , porque ofrecen el riesgo de retardar el desenvolvimiento de las instituciones que se proponen regular ; pero si la Ley debe evitar las definiciones no así los hombres de la Doctrina de los cuales transcribiremos a continuación las más importantes , según nuestro criterio , ya que existen infinidad de definiciones como autores que se han dedicado a escribir sobre éste aspecto , sin embargo no difieren mucho unas de otras .

HEMARD define al Seguro como el acto por el cual un asegurador se obliga a pagar a quien pierde el objeto asegurado una suma fijada en ese acto (1) como se deduce de la definición dada , solamente se refiere al Seguro de cosas , sin incluir al Seguro sobre personas , el cual responde para éste tratadista a otro concepto .

VIVANTE define primeramente y de una manera general al Seguro diciendo ; Contrato de Seguro es aquel en virtud del cual una empresa se obliga a pagar cierta suma al acacer un caso fortuito mediante un precio calculado según las probabilidades de que acontezca el hecho (2)

Esta definición de Vivante es criticable , pues como hemos visto los riesgos no solamente pueden provenir de un caso fortuito , sino -- que el Seguro protege al asegurado contra actos de un tercero o bien - contra sus propios actos excluyendo los casos de dolo .

RIEGEL , autor Norteamericano , define al Seguro como ; Una institución social por medio de la cual una persona cierra contrato con otra la que se compromete a correr determinados riesgos que amenazan a la primera , a cambio de una remuneración a la que se le da el nombre de prima .

Esta es una definición tan amplia que no sólo abarca las dos ra -

(1) JOSEPH MEMARD Précis élémentaire de Droit Civil . París 1929 Tomo II páginas 114 y siguientes .

(2) CESAR VIVANTE Traité de Droit Commerciale París 1912 Tomo IV páginas 495 y siguientes

mas fundamentales del Seguro , sino que también el contrato de fianza, que es diferente al seguro .

JOSSERAND afirma que el Seguro " Es un contrato por el cual el -- asegurador toma a su cargo , mediante el pago por el asegurado de primas o cotizaciones , un riesgo cuya realización contemplan las partes- y cuya incidencia definitiva no quiere el asegurado soportar por sí só lo y personalmente " .

ANTIGONO DONATI lo define como El negocio en el que el asegurador contra el pago u obligación de pagar una prima , se obliga a resarcir- al asegurado de las consecuencias de un hecho dañoso e incierto , dentro de los límites convenidos " .

MOSSA define al Seguro diciendo :

El Seguro es un contrato en el que la empresa contrae el riesgo del -- contratante (asegurado) , a cambio de la retribución de una prima en favor del interesado que será el asegurado o un tercero , (beneficia- rio) , (1) .

Así se comprende que nuestro Legislador , inspirándose evidente - mente en el Proyecto Mossa , haya encabezado nuestra Ley del Contrato- de Seguro en el siguiente texto legal :

Artículo 1.- " Por el contrato de seguro , la empresa aseguradora

(1) Lorenzo Mossa - Derecho Mercantil Tomo I Buenos Aires .

Se obliga , mediante una prima a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato " .

La Ley nuestra realmente no define al contrato de seguro , sino - que lo deja a la Doctrina al igual que la mayoría de las legislaciones se concreta a hacer una distinción entre el seguro de daños y seguro - sobre personas .

De acuerdo con nuestro criterio definiremos al contrato de seguro como :

" El acuerdo de voluntades entre una persona llamada asegurador o empresa y otra llamada asegurado , obligándose mediante el pago de una suma de dinero cierta , determinada o determinable (prima) a indemnizar al asegurado o a un tercero (beneficiario) al ocurrir un evento- dañoso e incierto (riesgo) de acuerdo con la suma asegurada pactada- o condiciones del convenio .

Concluyendo , MANES da una definición que abarca todas las ramas- del Seguro , y al efecto dice :

Es la relación jurídica onerosa , en que una de las partes , con- el fin de ponerse a cubierto de una futura necesidad de dinero hace -- que la otra , especializada en la celebración sistemática y en gran es- cala de éstas relaciones , se comprometa a una prestación determinada, la que deberá hacer efectiva tan pronto se produzca fortuitamente el - suceso determinado (1) .

(1) ALFRED MANES .- Teoría General del Seguro página 32 .

2.- Dadas las definiciones de los más célebres autores que se han ocupado de la materia , pasaremos a estudiar la CLASIFICACION DEL CONTRATO DE SEGURO ;

a) Es AUTONOMO .- De la misma definición contenida en el artículo primero se desprende su autonomía .

El contrato existe por si mismo sin depender de otro ; no es pues accesorio en su conjunto ni siquiera parcialmente , por lo que hace a la garantía del asegurador . Esta es principal y no como la del fiador que es accesoria de otra obligación ; la del fiado .

b) Es BILATERAL Y SINALAGMATICO .- El contrato de Seguros es un contrato bilateral , por cuanto genera obligaciones para las dos partes contratantes ; y lo es sinalagmático en cuanto a que los contratantes quedan obligados el uno para el otro , desde el mismo instante de su otorgamiento . Entre las obligaciones del asegurado está el pago de la prima convenida , cosa ésta que debe hacerse en el momento mismo -- del otorgamiento del contrato . Al paso que la obligación del asegurador , al depender su compromiso de un acontecimiento futuro que puede o no producirse , o del transcurso de un lapso prefijado , sólo podrá hacerse efectiva ejercitándose la acción correspondiente cuando aquélla haya sucedido o el plazo cumplido , siendo entendido que otra de las obligaciones del asegurador es es la entrega de la póliza .

c) Es ALEATORIO , fundándose en que la compensación de los riesgos (pérdidas probables) , gracias a la técnica de operación de la empresa , mediante los elementos que le proporciona la Ley de los gran

des números , por una parte , y el reaseguro por la otra ; puede suprimir la autoridad de la industria aseguradora , pero no de cada contrato en particular , que sigue siendo aleatorio , de acuerdo con la definición contenida .

d) Es SUCESIVO o de EJECUCION CONTINUADA , ya que el factor tiempo es la característica distintiva del contrato y elemento esencial -- puesto que determina la iniciación y terminación de éste , es decir se establece el momento , a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de ésta garantía , que es la prestación del asegurado y cuya ejecución es necesariamente continuada .

e) Es un Contrato de EMPRESA .- Dada la prohibición legal para celebrarlo como asegurador , por quien no tenga aquél carácter y en consecuencia , es un contrato mercantil , según lo dispone el artículo 75 fracción XVI del Código Civil Vigente .

f) Es un contrato de ADHESION , porque es el asegurador quien fija las condiciones generales del contrato que ni siquiera pueden ser modificadas sin aprobación de la Secretaría de Hacienda .

g) No es un contrato FORMAL ni REAL .- No es formal , puesto que sólo existe la forma escrita como medio de prueba y no como requisito para su validez o existencia ; ahora bien tampoco es un contrato real pues no se condiciona de ninguna manera a la entrega de la póliza o al pago de la prima , según los artículos 19 y 21 fracción II de la Ley -

Sobre el Contrato de Seguro .

h) Es un contrato ONEROSO , es decir que ambos contrtantes sufren un sacrificio patrimonial (prestación que cumplen) al cual correspon de una ventaja , (cierta prestación que reciben) es decir existen -- provechos y gravámenes recíprocos .

i) Es un contrato DE BUENA FE , porque sus cláusulas deben ser in terpretadas según las reglas de la equidad y no mediante " Stricti Ju ris " del derecho romano .

Una de las causales de la nulidad en el contrato de seguros , co mo lo es en todos los demás contratos , es la mala fé . Por ésta razón en la formación de éste contrato adquieren una gran importancia los vi cios de la voluntad que , por parte del asegurado , anulan el contrato.

La Ley contempla el dolo y la culpa que pueden existir en los con tratos de seguros , cuando por parte del asegurado hay declaraciones -- inexactas u omisión en las declaraciones debidas . Pero no todo error - en esas declaraciones es causal de anulación , pues solamente lo es --- cuando el asegurador no habría consentido en el contrato , o habría con sentido en él condiciones diversas .

3.- Ahora pasaremos a estudiar brevemente los elementos del contra to de Seguro :

A) EL RIESGO .- La Ley sobre el Contrato de Seguro no designa por-

su nombre a éste elemento pero sin embargo está claramente expresado - como elemento esencial al hablar en el artículo primero de la eventualidad prevista en el contrato.

Se le define como una eventualidad dañosa, es decir un acontecimiento futuro de realización incierta o bien, la probabilidad de pérdida o daño para uno de los contratantes, el asegurado.

PANELLI lo define como " la posibilidad de que se verifique un determinado evento, que interese a las cosas, al patrimonio o a la persona misma del asegurado".

En concordancia con el carácter de elemento esencial del riesgo, la Ley establece en diversos artículos, que al celebrarse el contrato el riesgo se ha extinguido o es imposible que surja, el contrato es nulo y si después de celebrado el riesgo desaparece o se hace imposible, el contrato se resuelve de pleno derecho.

B) LA PRIMA.- Se dice que es el precio del riesgo, o más bien la contraprestación del asegurado por la asunción del riesgo por el asegurador. La prima no se fija arbitrariamente, puesto que de la misma Ley sobre el contrato de seguro, se desprende que debe ser calculada;

a) En función del tiempo:

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

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

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

Artículo 96 " En caso de daño parcial por el cual se reclame una indemnización, la empresa aseguradora y el asegurado tendrán derecho para rescindir el contrato a más tardar en el momento del pago de la indemnización, aplicándose entonces las siguientes reglas;

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

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

Artículo 106 " Si el objeto asegurado cambia de dueño, los derechos y obligaciones que deriven del contrato de seguro pasarán al adquirente. El propietario anterior y el nuevo adquirente quedarán soli-

dariamente obligados a pagar las primas vencidas y pendientes de pago en el momento de la transmisión de propiedad ".

Artículo 107 " La empresa aseguradora tendrá el derecho de rescindir el contrato dentro de los quince días siguientes en la fecha en que tenga conocimiento del cambio de dueño del objeto asegurado. Sus obligaciones terminarán quince días después de notificar la resolución por escrito al nuevo adquirente, pero reembolsará a éste la parte de la -- prima que corresponda al tiempo no transcurrido ".

b) ~~En función de la gravedad del riesgo (o sea de la probabilidad de su realización);~~

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

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

Artículo 62 " En el caso del artículo anterior, el contrato sub-

sistirá también si el asegurado paga a la empresa aseguradora las primas mayores que eventualmente le deba conforme a la tarifa respectiva " .

Artículo 161 " Si la edad del asegurado estuviere comprendida dentro de los límites de admisión fijados por la empresa aseguradora se aplicarán las siguientes reglas :

I.- Cuando a consecuencia de la indicación inexacta de la edad se pagare una prima menor de la que correspondería por la edad real la obligación de la empresa aseguradora se reducirá en la proporción que exista entre la prima estipulada y la prima de tarifa para la edad real en la fecha de celebración del contrato .

II.- Si la empresa aseguradora hubiere satisfecho ya el importe del seguro al descubrirse la inexactitud de la indicación sobre la edad del asegurado , tendrá derecho a repetir lo que hubiere pagado demás conforme al cálculo de la fracción anterior incluyendo los intereses respectivos .

III.- Si a consecuencia de la inexacta indicación de la edad se estuviere pagando una prima más elevada que la correspondiente a la edad real , la empresa estará obligada a reembolsar la diferencia entre la reserva existente y la que habría sido necesaria para la edad real del asegurado en el momento de la celebración del contrato . Las primas ulteriores deberán reducirse de acuerdo con ésta edad .

IV .- Si con posterioridad a la muerte del asegurado se descubre -

ra que fué incorrecta la edad manifestada en la solicitud, y ésta se encuentra dentro de los límites de la admisión autorizados, la empresa aseguradora estará obligada a pagar la suma asegurada que las primas cubiertas hubieren podido pagar de acuerdo con la edad real.

Para los cálculos que exige el presente artículo se aplicarán las tarifas que hayan estado en vigor al tiempo de la celebración del contrato.

c) En función de la suma asegurada:

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

Artículo 91 " Para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro ".

Artículo 96 Fracción I (ya transcrito).

Artículo 161 Fracción IV (ya transcrito).

C) EL INTERES .- Donati dice que es aquel algo positivo que existe independientemente del daño, el cual es la lesión de ese algo positivo preexistente.

Entre los autores dedicados a ésta materia existen diversidad de opiniones, algunos dicen que se trata de un bien patrimonial amenaza-

do por un riesgo, otros sostienen que es la misma cosa asegurada, algunos más que se trata del valor de la cosa. Sin embargo se le ha llegado a definir como la cosa en su representación subjetiva, es decir que el interés es una cosa en la que no existe valoración económica entre un sujeto y una cosa apta para satisfacer una necesidad, para prestar una utilidad, en otras palabras, una relación económica entre un sujeto y un bien.

Como elementos del interés tenemos los siguientes:

- a) El sujeto; b) el Objeto; c) La relación.
- a) El sujeto de un interés es aquella persona física o moral que está en relación con un bien.
- b) El Objeto de interés (cosa asegurada), es cualquier cosa apta para satisfacer una necesidad, es decir una cosa con utilidad, con valor, o simplemente cualquier bien.
- c) La Relación entre el sujeto y el Objeto ha de ser de naturaleza económica, susceptible de valoración.

Por otra parte, el interés del elemento causal el contrato de seguro debe ser lícito y no contraponerse con las normas imperativas, el orden público, o bien con las buenas costumbres.

D) LA GARANTIA.- Es un elemento del contrato de seguro que más discusiones ha ocasionado entre los diversos autores, ya que no existe un acuerdo perfecto en su determinación, para unos es solo el pago de la suma asegurada, en la medida en que se daba, según se trate de seguro de daños o sobre las personas; para otros es además la cobertura del --

riesgo por el asegurador , o su garantía desde un determinado momento en que se inicia el contrato , hasta aquel en que se extingue , lapso durante el cual el riesgo queda cubierto por la empresa de seguros .

Sin entrar a examinar las diversas Doctrinas ni discutir las , sino concretándonos al Derecho positivo mexicano , diremos que nuestra Legislación acepta la teoría de la garantía , según lo expresa en los siguientes artículos :

Artículo 20 " La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro un póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes . La póliza deberá contener :

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

Artículo 39 .- " Cuando el contrato no se haya rescindido producirá todos sus efectos , en lo futuro , desde el día siguiente al en que se paguen la prima adeudada y los gastos hechos para su cobro .

Como quinto y último elemento esencial del contrato de seguro tenemos a :

E).- LA EMPRESA .

Hasta fines del Siglo pasado , la Doctrina Jurídica apartándose -- plenamente de la económica , concebía el contrato de seguro aislado de -- ahí la doble reglamentación tanto en materia civil donde personas físicas no constituidas en empresas podían ser aseguradores , como en materia mercantil .

El insigne mercantilista Italiano CESAR VIVANTE fué el primero que-

Puso de relieve la importancia jurídica del elemento empresa organizada- técnicamente para constituir lo que se llama mutualidad y sostuvo que era realmente un elemento esencial del contrato de seguro , pues de no -- existir esa empresa aseguradora , el contrato se reduciría prácticamente a una simple apuesta .

VIVANTE sostuvo que la empresa , como elemento del contrato , signi- ficaba lo mismo que mutualidad , es decir , reunión de una masa de ries- gos de la misma especie , en cantidad suficiente para que con las cuo - tas o primas cubiertas por los expuestos a esos riesgos , se formará un- fondo común con el cual se pudieran cubrir las pérdidas que sufrieran -- los pocos para quienes el siniestro se realizara ; organización en suma, fundada en la aplicación de las Leyes de la estadística .

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

Así pues , cualquier operación de seguros realizada por personas no organizadas empresarialmente y que no cuenten con la autorización del Es- tado estará viciada de nulidad .

Idénticas conclusiones fueron sostenibles en México , desde que las Compañías Aseguradoras , han quedado sometidas a la autorización y vigi- lancia estatales , conclusiones tomadas directamente del proyecto de la- Federazione della Imprese Assicuratrici , e Indirectamente del proyecto- Vivante del Código de Comercio Italiano .

Así pues la Ley de Instituciones de Seguros , obliga a toda empresa .

Aseguradora a constituirse no sólo técnicamente sino a operar de acuerdo a las reglas rigurosísimas respecto de la prima y el destino que debe darsele , así como a la diversificación de riesgos , para lo cual se reglamenta ampliamente todo lo relativo al coaseguro y al reaseguro .

De ésta manera en el caso de que el asegurador no se haya organizado empresarialmente es evidente que el contrato de seguro , por él realizado , será inexistente por falta de objeto .

4-Ahora pasaremos a hacer un breve estudio sobre EL SEGURO DE DAÑOS EN GENERAL .- Los seguros de daños en general dan una protección contra los perjuicios patrimoniales en su aspecto económico , y se dividen en dos grupos : Seguros que tienen por objeto indemnizar al asegurado de las pérdidas materiales sufridas en su patrimonio y los Seguros de Responsabilidad que tienen por objeto garantizar al asegurado contra los perjuicios que puede causar a un tercero .

LA INDEMNIZACION

La indemnización es la suma estipulada a pagar por el asegurador en caso de siniestro y ella es esencial para la validez del contrato, puesto que siendo éste de carácter oneroso, requiere la estipulación de ésta suma para ser válido . Si partimos del principio general que rige en materia de seguros , en virtud del cual el contrato no puede ser jamás -- fuente de provecho , ni ocasión de lucro . La indemnización del seguro - debe ser únicamente , la garantía que equivale al daño sufrido y nunca - está llamada a substituir la cosa asegurada .

La suma asegurada es uno de los elementos de la indemnización y ésta no corresponde al monto del daño sino al perjuicio estipulado en la póliza ; de manera que la suma asegurada es el límite por el cual responde el asegurador y su determinación está al arbitrio del asegurado dentro de los límites de una sana moral comercial .

EL VALOR DEL OBJETO

El valor del objeto es el índice que indica la apreciación real del daño , puesto que si se excluye cualquier ánimo de lucro , anteriormente hemos visto , el contrato de seguros pretende restablecer las cosas garantizadas en el estado en que se encontraban antes del siniestro y para realizar esto se tiene en cuenta el valor real de los objetos asegurados o en otros términos , su precio comercial en el mercado en el momento de sufrir los riesgos .

Con fundamento en estos principios , la práctica general ha señalado las siguientes consecuencias :

- a) El asegurador puede deducir las primas a él debidas y del monto de la indemnización ; así como el valor de los objetos salvados que pertenecan a éste .
- b) El asegurado responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurados .

No obstante que la suma asegurada es el límite máximo para el asegurador existen hechos que pueden concurrir a la realización del siniestro, -- que afectan éste límite .

Así la causa fortuita y la negligencia del asegurado , son hechos que

limitan la responsabilidad del asegurador .

IMPORTE DE LOS DAÑOS , REGLA PROPORCIONAL .

El fundamento legal de la regla proporcional lo encontramos en los siguientes artículos de la Ley sobre el Contrato de Seguro :

Artículo 86.- En el Seguro contra los daños la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor real asegurado . La empresa responderá de la pérdida del provecho o interés que se obtenga de la cosa asegurada , si así se conviene expresamente .

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

Artículo 90 (Ya transcrito) .

Artículo 91) Ya transcrito) .

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

Artículo 93.- Las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa asegurada para los efectos del resarcimiento del daño.

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

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

Artículo 100.- Cuando se contrate con varias empresas un seguro contra el mismo riesgo y por el mismo interés, el asegurado tendrá la obligación de poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores la existencia de los otros seguros.

El aviso deberá darse por escrito e indicar el nombre de los aseguradores, así como las sumas aseguradas.

Artículo 102.- Los contratos de seguros de que trata el artículo 100 celebrados de buena fé, en la misma o en diferentes fechas, por una suma total superior al valor del interés asegurado, serán válidos y obligarán a cada una de las empresas aseguradoras hasta el valor íntegro del daño sufrido, dentro de los límites de la suma que hubieren asegurado.

Artículo 103.- La empresa que pague en el caso del artículo anterior podrá repetir contra todas las demás en proporción de las sumas respectivamente aseguradas.

Conforme a las disposiciones prenombradas, lo primero que tenemos que anotar es que la suma a indemnizar no corresponde al daño efectivo, sino al daño garantizado. Pero pueden ocurrir sobre éste particular varios casos: Que el asegurado fije a su voluntad la suma asegurada que debe representar la totalidad real del objeto garantizado, y en este caso no hay pro

blena. Que la fije en una suma que sólo represente una fracción de este valor y en este caso se produce un descubrimiento a cargo del asegurado que en el momento del siniestro produce un desequilibrio entre uno y otro elemento.

Cuando el siniestro produce la eliminación total del objeto o cosa no hay problema, puesto que el límite de la garantía lo constituye la suma asegurada. La dificultad se presenta si la suma asegurada es inferior al valor del objeto y ocurre un siniestro parcial, caso en el cual debe establecerse una relación entre el valor de la cosa, el importe de los daños y el valor del salvamento. Y como estos casos el asegurado se considera coasegurador, pues solamente ha hecho cubrir con el seguro una parte del valor total, es evidente que el asegurador debe beneficiarse con el salvamento, de la misma manera que el asegurado, proporcionalmente.

OTRAS OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

Además de las obligaciones ya mencionadas a cargo del asegurado existen otras de hacer o de no hacer y cuyo incumplimiento puede ser causa de rescisión del contrato.

Existe para el asegurado la obligación de rendir ciertos informes al asegurador durante el desarrollo del seguro: unos se refieren a la calidad moral del asegurado y otros a las condiciones de la cosa asegurada que pueden aumentar o disminuir los riesgos. Benítez de Lugo dice: "La influencia subjetiva en materia de seguros de daños es fundamental"; la calidad del asegurado respecto al interés asegurable es necesaria para la capacidad legal de aquel; por esto las condiciones generales de la póliza, exigen la declaración de la calidad con que se contrata, así si se es propietario, usufructuario, arrendatario, etc. el interés es diferente puesto que no de la

misma manera atienden las obligaciones de conservación de la cosa asegurada el usufructuario o arrendatario que el propietario de ella.

El señalar la calidad con que se mantiene la cosa asegurada es una de las obligaciones del asegurado. Si es verdad que en materia de seguros rigen preferentemente los pactos consignados en la póliza no es menos cierto que toda póliza debe contener ; " La declaración de la calidad con que toma el asegurado el contrato de seguros " . Y que es requisito esencial para su validéz , que contenga la designación del nombre de las partes , la determinación de la cosa asegurada , la designación del riesgo y la prima .

CAMBIOS DE LA PROPIEDAD ASEGURADA.

Sobre éste particular el artículo 106 de la Ley sobre el contrato de seguro dice ; Si el objeto asegurado cambia de dueño, los derechos y obligaciones que derivan del contrato de seguro pasarán al adquirente . El propietario anterior y el nuevo adquirente quedarán solidariamente obligados a pagar las primas vencidas y pendientes de pago en el momento de la transmisión de propiedad .

Una de las razones principales por las cuales el seguro de vida se ha difundido tan prodigiosamente, es la de que en él es fundamental el hecho de que el capital asegurado no debe formar parte de la sucesión, puesto que si confundiera con el caudal hereditario, de tal valor se aprovecharían los acreedores , frustrando así la intención del causante.

En el caso del seguro de daños el seguro continúa vigente no obstante el fallecimiento del asegurado , por todo el tiempo contemplado en el contrato y los herederos, como continuadores de la persona del de

cujus tendrán acción, en caso de siniestro, para percibir la indemnización.

OBLIGACIONES DEL ASEGURADO EN CASO DE SINIESTRO.

En caso de siniestro el asegurado está obligado a poner la máxima diligencia y cuidado para evitar que los daños sean mayores. Esta obligación está claramente señalada en el artículo 113 de la Ley sobre el contrato de seguro que dice:

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

Los gastos hechos por el asegurado que no sean manifiestamente im-- procedentes, se cubrirán por la empresa aseguradora, y si ésta dá ins-- trucciones, anticipará dichos gastos.

Otra de las obligaciones del asegurado, es la de notificar al ase-- gurador, dentro de los tres días siguientes a la recepción de la noticia sobre el advenimiento de cualquier accidente.

EL SEGURO DE INCENDIO.

El Seguro contra Incendio es aquel en que la empresa aseguradora -- contrae la obligación de indemnizar los daños y pérdidas causadas ya sea por incendio, explosión, fulminación, o accidente de naturaleza semejante mediante una contraprestación o pago de prima.

Opinan los tratadistas que para que se produzca el siniestro, por -- incendio se deben reunir las siguientes condiciones:

1a.- Que el fuego cause daño.

2a.- Que el objeto destruido por el fuego no haya sido destinado para ser destruido por él.

Son a cargo del asegurador, conforme a lo dispuesto en el artículo 122 de la Ley sobre el Contrato de seguro, " Los daños y Pérdidas causadas, ya sea por incendio, fulminación o accidente de naturaleza semejante".

Es independiente el origen del incendio o la responsabilidad del asegurado; Si el incendio obedece a culpa leve o levísima del asegurado hay lugar al pago de la indemnización prevista; pero si el incendio proviene de culpa grave del asegurado, el asegurador no compromete su responsabilidad puesto que el artículo 123 de la Ley sobre el contrato de seguro dice;

La empresa aseguradora, salvo convenio en contrario, no responderá de las pérdidas o daños causados por la sola acción del calor o por el contacto directo e inmediato del fuego o de una substancia incandescente, sino hubiere incendio o principio de incendio.

El hecho de que intervengan terceros en la producción del siniestro le quita al asegurado su derecho a la indemnización a menos que sea un hecho excluyente, como sería el caso de motín guerra etc. Finalmente, no es necesario que el incendio se produzca en el lugar en que se encuentran los objetos amparados, o que su origen obedezca a causa de un rayo, sea que él dé origen o no al incendio.

EXCEPCIONES ESPECIALES DEL SEGURO DE INCENDIO.

BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. M.

LA EXPLOSION.- La explosión, como causa de la pérdida de las propiedades del asegurado, exonera la responsabilidad al asegurador, pero en el caso de que ella ocurra después de iniciado el siniestro, no afecta el seguro. El asegurador que, para evitar el pago de la indemnización, alega la explosión como causa del incendio debe probarlo; y a su vez, el asegurado deberá desvirtuar ésta presunción, ya que las cláusulas de excepción, como serían éstas deben ser probadas por quién las alega.

VICIO PROPIO DE LA COSA.- El hecho de que la cosa asegurada se incendie por combustión espontánea, constituye un Vicio propio de ella, que exonera al asegurador de toda responsabilidad.

OBJETOS ROBADOS.- Otra de las exclusiones en el seguro de incendio es la de los objetos robados durante el siniestro o después del mismo, así como la de las mercancías que el asegurado mantenga en depósito o consignación. Dada la circunstancia, de que en caso de incendio es muy posible la ocurrencia de robos, que el asegurador no puede ni prever, ni evitar, su única defensa radica en la exclusión.

CLASES DE POLIZAS.

En el seguro de incendio se suelen distinguir dos clases de pólizas: Aquellas en que avaluada la cosa asegurada se conviene en que en caso de pérdida total, el precio de la indemnización será igual al del avalúo ajustado sin que haya lugar a averiguar el valor de la cosa en el momento del siniestro; y las pólizas abiertas que son aquellas en que se señala

el monto de la posibilidad, pero en el momento de la indemnización se fija ésta por el valor real de la pérdida sufrida.

EL SEGURO DE ROBO.

La noción de robo es la del código Penal; " El que se apodera de una cosa ajena mueble; sin derecho y sin consentimiento de la persona que puede disponer de ella con arreglo a la Ley". El Hurto y el Robo se diferencian, unicamente; por el elemento de la violencia que requiere el segundo. Debe haber una relación de medio a fin entre la violencia y el apoderamiento del bien. Este elemento " violencia" puede ser moral o material. Como es uno de los elementos estructurales del delito, debe estar plenamente demostrado para que sea procedente, pues de lo contrario no se prueba el cuerpo del delito.

Las ventajas del Seguro de Robo son notorias y convenientes, pues ellas constituyen, en primer lugar, fundamentales medios de seguridad que, por otro lado, son poco costosas, ya que cualquiera otra medida de previsión, como celadores, supone gastos muy elevados.

EL SEGURO DE TRANSPORTES.

El Seguro de transportes tiene por objeto garantizar al asegurado contra los daños pecuniarios que pueda causarse a una cosa de su propiedad en el curso de un transporte.

Los seguros de Transportes, dentro de la legislación mexicana y la práctica de los aseguradores, son un tanto complejos, puesto que con --

una sola póliza estandard, los aseguradores mexicanos asumen todos los riesgos, sin tener en cuenta que el trayecto sea marítimo, fluvial, terrestre o aéreo.

Características de éste Seguro. En el seguro de transportes asume el asegurador toda clase de riesgos, como huracanes, como tempestades, colisiones, incendios, etc. Se aseguran pues, todos los riesgos atribuidos a casos fortuitos o fuerza mayor; pero se excluyen los hechos o faltas imputables al asegurado, como son el vicio propio de la cosa, los riesgos inherentes a la naturaleza de la mercancía, la inflamación espontánea fermentación y los daños causados por las plagas.

En cuanto a su duración, sabemos que el contrato de seguros en general, está limitado a un año. Pero tratándose del contrato que nos ocupa, éste lapso varía, puesto que su vigencia generalmente es indefinida. Así, las condiciones generales de las pólizas de transporte dicen: El término de duración o vigencia de ésta póliza será indefinido; pero la compañía o el asegurado quedan en libertad de cancelarla en cualquier tiempo dando aviso por escrito con treinta días de anticipación.

En realidad, las condiciones generales de la póliza no son más que un conjunto de estipulaciones que quedan sujetas a los posteriores seguros que accedan a ella, ya que la única prueba legal del contrato, en las sucesivas operaciones, es el certificado de seguro que expide el asegurador con aplicación de la póliza.

DEFINICION Y ALCANCE DE LOS RIESGOS.

El Seguro de Transportes , en nuestra Legislación se encuentra reglamentado en el capítulo IV de la Ley sobre el Contrato de Seguro . En tre éstas disposiciones merecen especial señalamiento los preceptos con tenidos en los artículos 140 y 141 de la Ley sobre el Contrato de Segu ro , en virtud de los cuales " podrán asegurar no sólo los dueños de -- las mercancías transportadas sino todos los que tengan interés y respon sabilidad en su conservación , expresando en el contrato el concepto -- por el que contratan el seguro".

Artículo 141.- Además de los requisitos de que trata el artículo - 20 de ésta Ley , la póliza de seguro de transportes designará :

- I.- La empresa o persona que se encargue del transporte ;
- II.-Las calidades especificadas de los efectos asegurados , con ex presión del número de bultos y de las marcas que tuvieren ;
- III.-El punto en donde se hubiesen de recibir los géneros asegura dos y en el que deben entregarse .

Artículo 142.- En los casos de deterioro por vicio de la cosa o -- transcurso del tiempo la empresa aseguradora justificara judicialmente el estado de los efectos asegurados , dentro de las veinticuatro horas siguientes al aviso que de su llegada al lugar en que deban entregarse le dé el asegurado . Sin ésta justificación no será admisible la excep ción que proponga para eximirse de su responsabilidad como asegurador.-

Con base en las disposiciones aludidas que en la Legislación Mexi cana reglamentan el seguro de transportes , entremos a estudiar el al cance y las definiciones de los distintos riesgos ;

En primer lugar tenemos la pérdida total por la cual se entiende la desaparición física completa , por causa de accidente fortuito o fuerza mayor del total , del interés asegurado. Como excepciones se incluyen en la póliza total cualquiera de las averías particulares que pueden ocurrir por las siguientes causas ; Naufragio , incendio , descarrilamientos , caídas accidentales , caídas de naves aéreas , caídas durante el trayecto o dentro de las labores de carque o descargue . Como acertadamente dice el Dr. Efrén Ossa , el concepto de pérdida total se encuentra más propiamente en las anteriores excepciones , pues en realidad es difícil suponer un accidente fuera de los enumerados que signifique la pérdida total .

AVERIA GRUESA .

Según William D. Winter , " Avería Gruesa es la pérdida resultante de un sacrificio voluntario efectuado en circunstancias fortuitas de parte del capitán de la nave o del hecho de incurrir voluntariamente en gastos con la sola finalidad de preservar el interés común de un peligro inminente " . En armonía con ésta definición , la Ley de Comercio y Navegación Marítima en su artículo 256 reglamenta la avería gruesa , como todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente -- por actos del capitán al buque o a su cargamento , para salvarlos de un riesgo conocido y real .

El Dr Ossa sintetiza así los elementos de ésta cobertura ; Inminencia de un peligro común ; sacrificio voluntario .

AVERIA PARTICULAR

Existe avería particular cuando el casco de la embarcación se encuen

tra cubierto contra daños materiales causados directamente por ; a) furia de los elementos ; b) explosión o rayo ; c) varada hundimiento, incendio o colisión ; d) maniobras de carga , traslado , descarga o aprovechamiento ; e) rotura , descompostura mecánica , falta de resistencia o desgaste natural de cualquier parte del buque .

ROBO Y HURTO .

Robo o hurto es la sustracción violenta o cautelosa del objeto asegurado o de parte de él y es otro de los riesgos que ampara el seguro de transporte .

FALTA DE ENTREGA .

El amparo por falta de entrega hace relación a la desaparición del interés asegurado , ya no por caso fortuito sino por simple extravío .- En la práctica es muy difícil determinar el origen de ésta pérdida , pero de ella es responsable la empresa transportadora de acuerdo con el artículo 143 de la Ley sobre el contrato de seguro que dispone que la empresa aseguradora se subrogará en las acciones que competan a los asegurados para repetir contra los portadores por los daños de que fueren responsables .

RIESGOS NO CUBIERTOS .

De acuerdo con las disposiciones legales pertinentes y con las estipulaciones contractuales , los riesgos no cubiertos son los siguientes ;

a) Los siniestros provenientes directa o indirectamente de guerra-civil , internacional , motines , huelgas etc.

b) Menoscabo o deterioro de la cosa asegurada o de lo que es lo más

no vicios propios de ella ;

c) Baratería del capitán , por cuanto que el asegurador no es responsable por los daños o pérdidas provenientes del dolo o culpa del capitán o de la tripulación ;

d) Siniestros provenientes del comercio prohibido o clandestino ;

e) Si los efectos debieron ser transportados alternativamente por tierra o por agua , el asegurador no será responsable de los daños que sufran , siempre que la conducción se verifique , sin necesidad por vías inucitadas o de una manera no acostumbrada .

f) Si se determina en el seguro la duración de la travesía , el --asegurador no es responsable por daños que ocurran después del plazo de signado .

CAUSAS QUE ANULAN EL CONTRATO DE SEGUROS .

Una de las causas que anulan el contrato de seguros quizá la principal , es el no pago de contado del valor de la prima , no obstante lo expuesto en los artículos 37 y 38 de la Ley sobre el Contrato de Seguros , de cuyo texto " se deduce que el pago de la prima no es condición previa requerida por la Ley para la existencia del Contrato " . Y que -transcribimos a continuación ;

Artículo 37.- Si la prima no fuere pagada dentro de los plazos establecidos en el contrato o en la presente Ley , los efectos del seguro no podrán suspenderse sino quince días después del requerimiento respectivo al asegurado , el cual podrá hacerse por medio de carta certificada con acuse de recibo dirigida al propio asegurado o a la persona en -

cargada del pago de las primas , al último domicilio conocido por el asegurador .

En el requerimiento se mencionará expresamente su objeto , el importe de la prima y la fecha de su vencimiento , así como el texto íntegro del presente artículo .

Artículo 38.- Diez días después de la expiración del plazo a que se refiere el artículo anterior la empresa aseguradora podrá rescindir el contrato o exigir al asegurado en carta certificada con acuse de recibo.

Nacido el contrato válidamente , por ajustarse las partes contratantes a todas las modalidades que la Ley establece para su validez , éstas con la sola limitación de las normas de orden público , pueden prescindir de mandatos legales reguladores del interés privado , y el contrato así celebrado , es una Ley para los contratantes . Y no se puede alegar prevalencia de lo dispuesto en el artículo 37 antes citado , puesto que el artículo 75 fracción XVI del Código de Comercio reputa actos de comercio ; Los contratos de Seguros de toda especie siempre que sean hechos por empresas por lo que deducimos que los principios que gobiernan la formación de los contratos y obligaciones civiles son aplicables a los contratos comerciales .

De manera que la interpretación del contrato de seguros lo primero que se debe de tener en cuenta es la propia póliza , en forma que, si por falta de pago caduca el contrato , lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley sobre el Contrato de Seguro , no puede entrar a operar en un contra-

to ya caducado , debido al incumplimiento de la obligación de pago de pago de una de las partes .

Otras de las causas que anulan el contrato de Seguros son :

El hecho malicioso de no declarar que existen otros seguros sobre los mismos intereses asegurados por la Compañía , o cuando el asegurado no ha hecho declaraciones falsas , erróneas o la cosa asegurada ha perecido o no puede seguir expuesta a los riesgos .

Según los artículos 88 y 100 de la Ley sobre el Contrato de seguro que transcribimos a continuación :

Artículo 88.- El contrato será nulo si en el momento de su celebración la cosa asegurada ha perecido o no puede seguir ya expuesta a los riesgos .

Las primas pagadas serán restituidas al asegurado con reducción de los gastos hechos por la empresa .

El dolo o la mala fé de alguna de las partes , le impondrá la obligación de pagar a la otra una cantidad igual al duplo de la prima de un año.

Artículo 100.- Cuando se contrate con varias empresas un seguro -- contra el mismo riesgo y por el mismo interés , el asegurado tendrá la obligación de poner en conocimiento de cada uno de los aseguradores la existencia de los otros seguros .

El aviso deberá darse por escrito e indicar el nombre de los aseguradores , así como las sumas aseguradas .

LIMITACION DE LA RESPONSABILIDAD

La suma asegurada representa para el asegurador el límite máximo de su responsabilidad , puesto que así lo dispone el artículo 86 de la Ley sobre el Contrato de Seguro . Y en caso de que el seguro haya sido tomado por una suma inferior el valor de la cosa asegurada , como lo dispone el artículo 92 de la Ley sobre el Contrato de Seguro y cuyos artículos mencionados transcribimos a continuación :

Artículo 86.- En el seguro contra los daños , la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y de el valor real asegurados . La empresa aseguradora responderá de manera proporcional al daño causado .

PRESCRIPCION

"La prescripción es la extinción de un derecho por efecto de la inacción del titular durante un período de tiempo establecido por la Ley ; - es en suma , una pérdida en sentido jurídico" . (1)

Para que pueda haber prescripción la existencia del derecho plenamente formado , sino que con él coexista una situación de hecho contraria a aquel ; la omisión en el ejercicio o en el goce de tal derecho por su titular o el incumplimiento de la obligación por el obligado a la prestación en favor de aquel derecho de crédito u obligaciones ; situación de hecho que debe prolongarse por un plazo determinado .

(1) y (2) PUGLIESE , La prescripción extintiva , Turfn , 1924 No. 172

Los efectos de la prescripción , son extinguir el derecho ya perfecto y consolidar la situación de hecho contraria a ese derecho , la cual se inició al empezar la exigibilidad de tal derecho (artículo 1159 del Código Civil).

El artículo 81 de la Ley sobre el Contrato de Seguro , siguiendo fielmente la redacción del artículo 25 de la Ley Francesa de 1930, establece que " todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro , prescribirán en dos años contados desde la fecha del acontecimiento que les dió origen " .

La mencionada Ley dice ; que el plazo mencionado anteriormente no correrá en caso de omisión , falsas o inexactas declaraciones sobre el riesgo corrido , sino desde el día en que la empresa haya tenido conocimiento de él ; y si se trata de la realización del siniestro , desde el día en que haya llegado a conocimiento de los interesados , quienes deberán demostrar que hasta entonces ignoraban dicha realización .

Tratándose de terceros beneficiarios se necesitará , además , que éstos tengan conocimiento del derecho constituido a su favor .

COMIENZO Y FIN DE LOS RIESGOS.

Se amparan los intereses asegurados desde el momento en que son sacados de sus depósitos de origen hasta ser enviados a sus destinatarios hasta que lleguen a su destino .

FRANQUICIA

Franquicia es el tanto por ciento en que se calcula la depreciación que sufren las mercancías aseguradas , como consecuencia natural de su -

embarque y transporte normal y que el asegurador se abstiene de indemnizar .

LA INDEMNIZACION

La indemnización es la liquidación de la reclamación aceptada por el asegurador ; y su pago deberá ser hecho dentro de los 30 días siguientes a la presentación de la documentación completa que lo justifique . Hecho el pago de la indemnización , entra el asegurador a ocupar el lugar del asegurado para efecto de ejercer , ante terceros , todos los derechos de éste ; es decir , que el asegurador se subroga en los derechos del asegurado para recuperar la cosa o sus restos y para ejercer , contra quienes haya lugar , las acciones correspondientes sobre la indemnización de perjuicios provenientes de la culpa en la pérdida .

El artículo 91 de la Ley sobre el Contrato de Seguro dispone que para fijar la indemnización del seguro , se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro .

El artículo 111 de la misma Ley dice que la empresa aseguradora que pague la indemnización se subrogará hasta la cantidad pagada , en todos los derechos y acciones contra terceros que por causa del daño sufrido correspondan al asegurado .

5.- EL SEGURO SOBRE LAS PERSONAS.

Siguiendo al artículo 151 de la Ley sobre el Contrato de Seguro podemos decir que el contrato de Seguro sobre las Personas comprende todos los riesgos que pueden afectar a la persona del asegurado en su existen-

cia , integridad personal , salud o vigor vital .

Dentro del seguro de personas es conveniente analizar en forma primordial lo relativo al seguro de vida a lo cual nos avocaremos :

EL SEGURO DE VIDA.

Los seguros de vida , según HEMARD , son aquellos que empreran a la persona del asegurado contra los riesgos que amenazan su existencia, integridad personal o salud .

El seguro de vida encuentra su fundamento en la pérdida económica que se sufre con la terminación de la vida humana , protegiéndose no sólo a los allegados del asegurado , sino también a éste en su vejez .

Los elementos esenciales del seguro de vida son ; la tasa de mortalidad y la tasa de interés que devenga el capital . Estos elementos son fundamentales por cuanto que el seguro de vida es esencial que se guarde proporción entre cuantía de la prima y la gravedad del riesgo ; ésta proporción se establece mediante la tabla de mortalidad . De otro lado o por lo que respecta al interés , el asegurador se obliga a invertir a interés las primas recibidas , garantizando de éste modo la formación de un capital durante la vida del asegurado o hasta la terminación del contrato .

PERSONAS QUE INTERVIENEN

Tres son las personas que pueden intervenir en el contrato de seguro de vida , a saber : el contratante , que es la persona que celebra el contrato con la Compañía ; el asegurado sobre cuya persona recae el seguro ; el beneficiario , que es la persona a quien el asegurador debe pagar la suma asegurada , al vencimiento del contrato .

Las modalidades que se pueden presentar en el seguro de vida , frente al asegurador , son ; el seguro contratado por una persona sobre su propia vida y el contratado por una persona sobre la vida de otro . Por ésta razón surgen las personas de asegurado contratante y beneficiario .

El beneficiario es la persona que recibe el provecho o la ventaja del seguro , y puede ser el contratante , el asegurado u otra persona -- distinta .

EL RESCATE

Si en lugar de permanecer asegurado el contratante opta por recibir el valor de su póliza , ésta cantidad toma el nombre de rescate y su monto es el valor de las reservas matemáticas de un contrato liquidado antes de su vencimiento .

CLASES DE SEGURO DE VIDA

El seguro de vida puede ser ; Ordinario , dotal o temporal .

ORDINARIO .- En el seguro ordinario el asegurador asume el riesgo de muerte del asegurado y éste cubre el valor de la prima mientras viva .

DOTAL .- En el seguro dotal , el asegurador asume dos riesgos ; el de muerte del asegurado , si ella ocurre dentro de un período determinado y el de supervivencia , si aquella no se produce al vencerse el período dotal , que puede ser de 5 , 10 , 15 ó 20 años .

TEMPORAL .- En el seguro temporal el asegurador asume el riesgo durante un período determinado .

EL PAGO DE LA PRIMA.

Dentro de la Ley Mexicana el asegurado está obligado a pagar la prima en la época convenida . Este pago debe ser anticipado ; pero en el seguro de vida se otorga un plazo de gracia que suele ser de un mes entendiéndose el pago oportuno y válido dentro de éste período .

Por ser la prima anual muy onerosa , se suele fraccionar en trimeses o semestres , y el no pago de ella dentro de los dos primeros años produce la terminación del contrato .

Uno de los derechos fundamentales que tiene el asegurado es el del préstamo automático que consiste en que si él no ha pagado su prima , se opera , sin su intervención , un préstamo que tiene por objeto atenderla . Este beneficio es limitado en el tiempo , por cuanto que si su valor y los módicos intereses que se cobran por el asegurador , igual al valor de las reservas , se produce la terminación del contrato .

EXCLUSIONES.

Según el artículo 186 de la Ley sobre el contrato de seguro el seguro de vida se rescinde ;

a) .- Cuando el que ha hecho asegurar su vida la pierde por suicidio , dentro de los dos primeros años de celebrado el contrato . Se entiende que éste suicidio debe ser voluntario .

b) .- El duelo o la empresa criminal , aún cuando las pólizas mexicanas no lo estipulen . En caso de que el seguro sea contratado por un -

tercero , ésta exclusión no se puede aplicar .

c) .- La muerte provocada por el beneficiario rescinde el seguro .

o

Por otro lado y en segundo lugar , también dentro del Seguro de --
Personas precisamos estudiar como una subespecie del mismo el Seguro de
Accidentes .

Este tipo de Seguro cubre al asegurado contra las lesiones corporales debidas a causas violentas , externas y que producen determinadas consecuencias tales como muerte , invalidez permanente o invalidez temporal . Así mismo dentro de este ramo también se cubre el riesgo de enfermedad es decir se ampara al asegurado contra lesiones corporales no debidas a causas violentas .

CAPITULO TERCERO

" EL SEGURO DE AUTOMOVIL "

1.- CONCEPTO ;

Seguro de automóvil.

Seguro de responsabilidad civil.

2.- Riesgos cubiertos .

3.- Su regulación .

4.- Su aplicación .

5.- Juicio , crítica y necesidad de establecerlo como obligatorio.

" EL SEGURO DE AUTOMOVIL "

Capítulo aparte merece el estudio del Seguro de Automóvil parte-medular de nuestra resis, que bien podemos decir que participa de todas las características del Seguro por ser diversas sus facetas.

De acuerdo con los datos que se poseen el origen del seguro de automóvil es de cobertura marítima.

La primera póliza de Seguro de Automóvil formalizada en los Estados Unidos lo fué el 2 de junio de 1902 por la Boston Insurance Company.

En aquella época la palabra automóvil era tan nueva, que todavía no aparecía en las Leyes y, por lo tanto, no había ninguna autorización específica para la formalización del Seguro de Automóvil. La póliza se emitió en una forma de Seguro Marítimo, y la acción de la Compañía fué sostenida por el procurador General de Massachusetts quién interpretando la Ley entonces existente, sostuvo que el Seguro de Automóvil era un seguro marítimo.

Dada la importancia y gravedad de éste seguro fueron dictadas las oportunas disposiciones en los Estados Unidos de Norteamérica para una póliza tipo que ahora se usa por las compañías que son miembros del National Bureau of Casualty and Surety Underwriters o de la American National Alliance. Según Magee, las nuevas disposiciones tipo fueron puestas en vigor por la mayor parte de las Compañías en Enero de 1936.

El gran desarrollo adquirido en la actualidad por la industria automotriz en el mundo entero y desgraciadamente los accidentes que los mismos automovilistas producen, ha hecho que ésta rama del Seguro, sea una de las más importantes y desarrolladas.

En las pólizas de Seguro de automóviles se señala los límites máximos que la compañía se obliga a pagar en caso de reclamación que surja por el riesgo cubierto en la póliza.

En las declaraciones debe figurar el nombre del asegurado, características del vehículo, riesgos cubiertos, período por el que se concreta la póliza, límites para la responsabilidad contraída por el asegurador, y uso al que el mismo se destine, en algunos casos, y por medio de la llamada cláusula " Omnibus ", hoy de uso casi universal, la protección concedida se extiende hasta aplicaría a cualquier persona que maneje legalmente cualquier automóvil descrito en la declaración con consentimiento del asegurado, se exceptúan de ésta extensión del seguro, los talleres de reparación de automóviles, los estacionamientos, las agencias de venta de automóviles, las estaciones de servicio y sus agentes o empleados, ya que éstos quedan amparados por medio del seguro de responsabilidad civil.

1.- CONCEPTO.- EL SEGURO DE AUTOMOVIL, lo podemos definir según -- nuestro criterio como aquel acuerdo de voluntades existente entre una - persona llamada asegurador y otra llamada asegurado, propietario, tenedor o poseedor de un automóvil comprometiéndose mediante el pago de una suma de dinero, cierta determinada o determinable llamada prima, a resarcir al asegurado o a un tercero (beneficiario), las pérdidas económicas que éstos sufran, al ocurrir un evento dañoso e incierto (riesgo) de acuerdo a las cláusulas pactadas en el convenio.

También podemos definir el CONTRATO DE SEGURO DE AUTOMOVIL, como -

aquel acuerdo de voluntades por el cual una empresa organizada para tales efectos llamada asegurador , (la que asume una serie de riesgos -- compensándolos conforme a las Leyes de la estadística) , se obliga , - mediante el pago u obligación de pago de una cantidad cierta en dinero, determinada o determinable llamada prima , a rehacer al asegurado o a un tercero beneficiario , de las consecuencias de un evento dañoso e in cierto llamado riesgo , consistente en un demérito patrimonial derivado de los daños causados al casco del automóvil o bien de lo que el asegurado tuviese que responder ante terceras personas por vía de responsabilidad civil o gastos médicos .

Antes de principiar con el análisis particular de los riesgos previstos en un contrato de seguro de automóvil creemos conveniente hacer alusión a la distinción entre lo que la práctica aseguradora mexicana ha dado en llamar cobertura completa y cobertura limitada .

Cuando en una póliza se pacta la cláusula de cobertura amplia se entenderá que la unidad amparada en la misma , estará protegida contra los riesgos de ;

1.- Colisiones y vuelcos , incluyendo los daños materiales a consecuencia de abuso de confianza .

2.- Actos de personas que tomen parte en paros , huelgas , disturbios de carácter obrero , motines o alborotos populares o por personas mal intencionadas durante la realización de tales actos o bien , ocasionados por las medidas de represión de las mismas tomadas por las autoridades .

- 3.- Transportación .
- 4.- Incendio , rayo , y explosión .
- 5.- Ciclón , huracán , granizo , terremoto , erupción volcánica y alud .
- 6.- Rotura de cristales .
- 7.- Robo total del vehículo .
- 8.- Gastos de traslado .
- 9.- Responsabilidad Civil por daños materiales a bienes de terceros
- 10.- Responsabilidad Civil por daños a terceros en sus personas .
- 11.- Gastos médicos .

Por el contrario cuando se contrata , el seguro de automóvil con --
cláusula de cobertura limitada . El vehículo amprado estará protegido --
contra todos los riesgos antes señalados a excepción de los ocasionados--
por COLISIONES , VUELCOS Y ROTURA DE CRISTALES .

II.- RIESGOS CUBIERTOS

1.- COLISIONES Y VUELCOS , en ésta cobertura quedan amparados los da
ños amparados al automóvil por choque o colisión con otro automóvil o --
con cualquier otro objeto movible o fijo . Como dice MAGEE (1) La ques
tion de si los vuelcos proporcionaban base para una reclamación por coll
sion causaron al principio muchos errores y controversias , y para acila
rar ésta cuestión se incluyen en las pólizas cláusulas especiales y con
cretas determinando si se cubre o no el riesgo por vuelcos . Generalmen-
te en ésta misma cobertura se cubren las pérdidas causadas por vuelcos -
como por colisiones , incluyendo los daños materiales que sufra el vehf-

culo a consecuencia de abuso de confianza .

2.- En ésta cobertura queda amparada la unidad contra los riesgos - que ésta sufra a consecuencia de actos de personas que tomen parte an pa ros , huelgas , disturbios de carácter obreo o alborotos populares o por personas mal intencionadas durante la realización de tales actos o bien ocasionados por las medidas de represión de los mismos tomadas por las - autoridades .

3.- TRANSPORTACION ; en ésta cobertura se entiende que el vehículo- quedará protegido contra los riesgos que éste sufra al ser trasladado por agua , tierra o aire ; caída del vehículo durante maniobras de carga tras bordo o descarga y la contri^occión que le resultare por averfa gruesa o- general por cargos de salvamentos , o bien por varadura , hundimiento , incendio , explosión , colisión , vuelco , descarrilamiento o caída del- medio de transporte en que el vehículo sea conducido .

4.- INCENDIO, RAYO Y EXPLOSION.- En ésta cobertura por incendio del automóvil se garantiza al asegurado por la pérdida o daño directo a su - automóvil por la referida causa incluyendose normalmente el rayo y la ex- plosión .

5.- CICLON , HURACAN , GRANIZO , TERREMOTO, ERUPCION VOLCANICA Y --

ALUD .- En ésta cláusula se pacta que el vehículo quedará ampa- rado contra los riesgos que éste sufra a consecuencia de fenómenos mete- reológicos como ciclón , huracán , granizo , terremoto , arupción volcáni- ca y alud .

6.- ROTURA DE CRISTALES .- En ésta cobertura quedan amparados por rotura los cristales del vehículo , como son : Parabrisas , cristales laterales y cristal trasero o medallón .

7.- ROBO TOTAL DEL VEHICULO.- La cobertura de robo es un riesgo complementario de la cobertura de incendio y normalmente se cubren ambos -- riesgos en una sólo póliza , quedando comprendido el hurto del vehículo y como en el caso de incendio sigue las reglas señaladas para los seguros de robo en general .

El riesgo cubierto afecta no sólo al valor del coche entero , sino al de piezas que formen parte fija del mismo , accesorios y piezas de re cambio , siempre que éstos objetos sean parte integrante del automóvil y que ésta haya sido robado totalmente ya que las Compañías de Seguros no cubren el robo parcial del automóvil , salvo pacto en contrario .

También se cubren los daños que sufra el coche mientras esté en poder de personas extrañas como consecuencia de su robo , igualmente se -- pacta que si el coche robado es encontrado dentro de los 30 días siguientes de haber ocurrido el robo , el asegurado está obligado a admitir su devolución .

Si el coche es encontrado después de dicho plazo , pasará a propiedad del asegurador , el cual tiene sin embargo, la obligación de ofrecer lo al asegurado y devolversele eventualmente después de arreglado contra reembolso de la indemnización que se hubiere pagado , siempre que el asegurado acepte dicha oferta en un plazo de 30 días .

8.- GASTOS DE TRASLADO .-Comprenden los gastos necesarios que tie-

hacer las Compañías Aseguradoras , en caso de siniestro que amerite indemnización en los términos de los riesgos especificados en el contrato de seguro de automóviles para trasladar al vehículo asegurado hasta el lugar en que la Compañía , decida repararlo y en caso de que el asegurado sea el que escoja el taller , la Compañía sólo responderá hasta por la cantidad de \$ 400.00 por éste concepto .

9.- Cobertura de responsabilidad civil por daños materiales a bienes de terceros . Esta cobertura comprende los daños causados por choque o -- colisión del automóvil con otro automóvil ajeno o bien cualquier otra clase de propiedad . ésta cobertura es de gran utilidad por la grave responsabilidad que pueda afectar al propietario de un vehículo por los daños -- causados en la propiedad de un tercero . En los Estados Unidos de Norte -- américa el límite mínimo de protección es de mil dólares , habiéndose llegado en casos excepcionales a un máximo de diez mil dólares , siendo el -- límite normal estampado en la generalidad de las pólizas el de cinco mil dólares . Generalmente en México todas las Compañías Aseguradoras están -- en la carátula de la póliza como límite mínimo de responsabilidad veinticinco mil pesos ^y como máximo cien mil pesos .

10.- COBERTURA DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS EN SUS- PERSONAS .- Esta cobertura se refiere a la responsabilidad civil que contrae el asegurado o cualquier persona que con su consentimiento use el vehículo y que a consecuencia de un accidente cause lesiones corporales o -- la muerte a terceras personas . Quedando obligada la Compañía Aseguradora a pagar los gastos siguientes :

- a) Gastos erogados por concepto de primeros auxilios .
- b) Gastos de curación de las personas lesionadas por el vehículo.
- c) La indemnización legal que deba pagar el asegurado por muerte o -
incapacidad de la víctima .

Esta cobertura ampara los gastos y costas a que fuere condenado el -
asegurado en caso de juicio seguido en su contra , con motivo de su res -
ponsabilidad civil hasta por una cantidad igual a los límites máximos de -
responsabilidad establecidos en ésta sección .

11.- GASTOS MEDICOS , comprende el pago de los gastos médicos origi-
nados por lesiones corporales que sufra el asegurado o cualquier otra per-
sona ocupante del vehículo en accidentes ocurridos mientras se encuentren
dentro del compartimiento caseta o cabina destinados al transporte de per-
sonas , a saber :

- a) Hospitalización ; Alimentos y cuarto en el hospital , drogas y me-
dicinas , fisioterapia y en general todos los gastos inherentes a la hos-
pitalización .
- b) Atención médica ; los servicios de médicos , cirujanos osteópatas
o fisioterapeutas , legalmente autorizados para ejercer sus respectivas -
profesiones .
- c) Enfermeros ; El costo de los servicios de enfermero o enfermeras-
titulados o que tengan licencia para ejercer .
- d) Servicio de ambulancia ; Los gastos erogados por el uso de ambulan-
cia cuando sea indispensable .

A continuación pasaremos a definir el seguro de responsabilidad civil

Del automovilista diciendo que es aquella especie de seguro en la cual el asegurador se obliga a indemnizar a la víctima , el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil en que ha incurrido el asegurado .

Un estudio titulado Seguro de Responsabilidad Civil , publicado en la Jurisprudencia Argentina Título 64 , Sección doctrinal , Página 98 define a éste seguro como el que tiene por objeto garantizar a una persona de las pérdidas patrimoniales que pueda experimentar en virtud de la acción que le ha interpuesto un tercero , exigiéndole el pago de una indemnización , como consecuencia de la responsabilidad que , se le imputa por la ejecución de determinados actos cometidos en perjuicio de ese tercero .

Definición imprecisa , como se ha dicho y que deja en la sombra -- por ejemplo el punto importante de si la obligación del asegurador nace cuando se ha producido el incidente del cual deriva la responsabilidad del asegurado o solamente cuando dicha responsabilidad haya sido establecida por sentencia o cuando en fin , el asegurado hay sufrido la consecuencia económica pagando el siniestro .

La Doctrina Francesa estima que el derecho del asegurado a la indemnización no surge sino desde la fecha de la reclamación .

En Bélgica se estima que es desde la fecha de la decisión judicial que reconoce la responsabilidad del asegurado , si bien la Jurisprudencia hace remontar ese derecho al día del accidente.

El artículo 82 de la Ley sobre el contrato de Seguro Belga de M. -

VAN DIEVOET declara que el asegurador viene obligado a prestar su garantía desde la fecha en que la reclamación amistosa o judicial es efectuada al asegurado por el tercero lesionado .

La Ley Francesa del 13 de Junio de 1930 recoge en su artículo 50 - análogo concepto .

Por nuestra parte estimamos exacto el criterio por que el riesgo - previsto en el contrato no se considera realizado por el hecho de la -- ocurrencia del accidente sino por la reclamación amigable o judicial , - fundada o no , del tercero lesionado .

Hasta este momento no hay más que un riesgo para el asegurado y -- mientras no exista ningún procedimiento o reclamación la garantía del - asegurador está en potencia , pero no en acto de la responsabilidad perseguida .

De acuerdo al concepto general expresado por la Doctrina se puede definir éste tipo de seguro , como aquel que garantiza al propietario - de un automóvil contra las consecuencias civiles de accidentes corporales o materiales sufridos por terceros .

La definición coincide en sus términos con la del Profesor VITERBO que como lo hace notar es imprecisa .

Esta forma de seguro , como su nombre lo indica y facilmente se - comprenderá no ampara la responsabilidad penal en que pueda incurrir el asegurado , la que se haya sometida a reglas de orden público y que por lo tanto escapen al mismo .

La Compañía no exime al asegurado de la pena corporal o de inhabilitación para la conducción de vehículos , que se le puede imponer como tampoco asume la responsabilidad por el pago de multas de que puede ser

posible en el fuero penal . Debemos observar que éste tipo de seguro lo podemos considerar desde un triple punto de vista ; científico o técnico comercial y jurídico .

El aspecto científico trata las reglas técnicas que suministran los elementos para calcular las primas , el económico , comprende la organización interna de la Compañía de Seguros , tendiente a efectuar operaciones lucrativas y el jurídico estudia los preceptos generales que rigen el contrato en su totalidad , nosotros consideraremos éste último punto de vista .

Para PLANIOL Y RIPET , el seguro de responsabilidad tiene por finalidad indemnizar al asegurado por la pérdida pecuniaria que vendría a hacerle sufrir el hecho de exigírle su responsabilidad civil por un tercero en los casos que se determinen en el contrato .

Por su parte LUIS BENITEZ DE LUGO en su Tratado de Seguros Volumen II , opina que , a virtud de ese seguro el asegurador el asegurador garantiza al asegurado en la proporción y límites establecidos en la póliza , las indemnizaciones pecuniarias que con arreglo a las Leyes vigentes , viniera obligado a satisfacer como civilmente responsable de daños materiales involuntariamente causados a terceras personas o de daños involuntariamente causados a cosas (comprendiendo animales) de terceros, por hechos que tengan directa conexión con el riesgo determinado para el cual haya contratado el seguro .

Una vez definido en contrato de seguro de automóvil y el seguro de responsabilidad civil del automovilista y haber estudiado los riesgos cubiertos en las diversas coberturas contenidas en el contrato de seguro de automóvil , consideramos necesario estudiar los riesgos no amparados-

Por dicho contrato , así como otras cláusulas contenidas en el mismo y que son :

1.- El daño que sufra o cause el vehículo , cuando éste sea conducido por persona que carezca de licencia definitiva al ocurrir el accidente .

2.- Las pérdidas o daños causados al o por el vehículo como consecuencia de operaciones bélicas , ya fueran provenientes de guerra extranjera o de guerra civil , insurrección , expropiación , requisición , confiscación , incautación o detención por las autoridades o por cualquier otra causa semejante . Tampoco ampara pérdidas o daños causados al o por el vehículo cuando sea usado para cualquier servicio militar , con o sin el consentimiento del asegurado .

3.- Cualquier pérdida o daño indirectos que sufra el asegurado , -- comprendiendo la privación de uso del vehículo .

4.- La rotura o descompostura mecánica o la falta de resistencia de cualquier pieza del vehículo como consecuencia de su uso a menos que fueren causadas directamente por alguno de los riesgos amparados .

5.- Las pérdidas o daños debidos a desgaste natural del vehículo o de sus partes así como la depreciación que sufra en su valor .

6.- Las pérdidas o daños causados por la acción normal de la marea, aún cuando provoque inundación .

7.- Los daños que sufra o cause el vehículo por sobrecargarlo o someterlo a tracción excesiva con relación a su resistencia o capacidad . En estos casos la Compañía tampoco será responsable por daños causados a viaductos , puentes , básculas , o cualquier vía pública y objetos o instalaciones subterráneas ya sea por vibración o por el peso del vehí -

culo o de su carga .

8.- La responsabilidad del asegurado por daños materiales a :

- a) Bienes que se encuentren bajo su custodia o responsabilidad.
- b) Bienes que sean propiedad de personas que dependan civilmente del asegurado .
- c) Bienes que sean propiedad de empleados agentes o representantes del asegurado , cuando dichos bienes estén siendo usados con el consentimiento del asegurado .
- d) Bienes que se encuentren en el vehículo .

9.- La responsabilidad del asegurado por daños a terceras personas que dependan civilmente de él .

RIESGOS NO AMPARADOS POR EL CONTRATO DE SEGURO PERO QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO EXPRESO :

I.- Los daños que sufra o cause el vehículo a consecuencia de :

- a) Destinarlo a un uso diferente al indicado en la póliza .
- b) Arrastrar remolques .
- c) Utilizarlo para fines de enseñanza o de instrucción de manejo o funcionamiento .
- d) Participar directa o indirectamente el vehículo en carreras o pruebas de seguridad , resistencia o velocidad .

II.- El robo de partes o accesorios cuando no sea consecuencia del robo total del propio vehículo .

III.- El valor del equipo especial del vehículo, por cantidad en e
exceso de dos mil pesos.

IV.- Las prestaciones que deba solventar el asegurado por accidentes
que sufran las personas ocupantes del vehículo, de los que resulten obli
gaciones en materia de responsabilidad civil o de riesgos profesionales.

a) PRIMA Y LUGAR DE PAGO.

La prima a cargo del asegurado vence en el momento de la iniciación
del contrato y salvo pacto en contrario se entenderá que el período del
seguro es de un año.

Si el asegurado opta por el pago fraccionado de la prima, las exhi
biciones deberán ser por períodos de igual duración no inferiores a un
mes y vencerán al inicio de cada período pactado. El asegurado gozará de
un período de espera de treinta días naturales para liquidar el total de
la prima o cada una de las fracciones pactadas en el contrato. A las doce
horas del último día del período de espera, los efectos de contrato e
cesarán automáticamente, si el asegurado no ha cubierto el total de la
prima o fracción pactada.

En caso de siniestro, la compañía deducirá de la indemnización de
bida al beneficiario, el total de la prima pendiente de pago, o las fra
cciones de ésta no liquidadas, hasta completar la totalidad de la prima
correspondiente al período de seguro contratado. Si el asegurado opta
por el pago fraccionado de la prima, se le aplicarán a la misma los si
guientes recargos: 8% Para el pago mensual, 5% para el pago trimestral
3% para el pago semestral. Cuando el pago sea mensual y se haga por con

ducto de Banco, se aplicará un recargo de sólo 3%.

Las primas convenidas deberán ser pagadas en las oficinas de la Cfa. La compañía no estará obligada a cobrar las primas en el domicilio del asegurado ni a dar aviso de su vencimiento. En caso de que así lo hiciere ello no implica obligación alguna para la compañía, ni modifica el contrato en éste sentido.

b) LIMITE DE RESPONSABILIDAD.

Se refiere principalmente a las condiciones y vuelcos que son el valor esencial del siniestro, es decir las compañías aseguradoras solo responderán hasta por el valor comercial del vehículo al ocurrir el siniestro y nunca podrá exceder el límite de responsabilidad de las cantidades estipuladas en cada riesgo especificado en la carátula de la póliza.

En caso de siniestro si el vehículo es conducido por persona menor de 24 años de edad el deducible que se aplicará será tres veces la cantidad estipulada en la carátula de la póliza.

Tratándose de cristales y equipo especial, unicamente se aplicará el 10% del deducible que corresponda.

c) PRECAUCIONES EN CASO DE SINIESTRO: Al ocurrir el siniestro, el asegurado deberá tomar todas las precauciones adecuadas a las circunstancias del caso para evitar que se agrave el daño; en consecuencia no deberá abandonar el vehículo salvo el caso de fuerza mayor.

Si el asegurado no cumple con las obligaciones que le impone el párrafo anterior, la compañía tendrá el derecho de limitar o reducir la indemnización hasta el valor a que hubiere ascendido si el asegurado hubie-

re cumplido con dichas obligaciones.

d) AVISO DE SINIESTRO.- Al ocurrir algún siniestro cubierto por la póliza, el asegurado tendrá la obligación de dar aviso a la compañía tan pronto como tenga conocimiento de hecho, salvo casos de fuerza mayor. - la falta oportuna de éste aviso sólo podrá dar lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que hubiere importado el siniestro, si la compañía hubiere tenido pronto aviso sobre el mismo.

e) BASES DE VALUACION E INDEMNIZACION DE DAÑOS:

I.- Si el asegurado ha cumplido con la obligación que le impone el inciso (d) de ésta cláusula, la compañía tendrá la obligación de iniciar la valuación de los daños dentro de un plazo que no exceda de 72 horas contadas a partir del momento en que el asegurado haya puesto el vehículo a disposición de la compañía, libre de cualquier detención, incautación, confiscación u otra causa semejante, dictada por las autoridades.

II.- El hecho de que la compañía no inicie la valuación de los daños sufridos por el vehículo, en el tiempo indicado en el párrafo anterior, facultará al asegurado para proceder a la reparación de los mismos y exigir su importe a la compañía en los términos de la póliza.

Excepción hecha del caso en que la compañía no inicie el ajuste dentro del plazo de 72 horas a que en ésta misma cláusula se alude la compañía no reconocerá el daño sufrido o causado por el vehículo si se ha procedido a su reparación sin autorización escrita de ella, ya que éste hecho le impedirá conocer la existencia o magnitud del siniestro y los

hechos que concurrieron o influyeron en su realización.

III.- Terminada la valuación y reconocida su responsabilidad la compañía podrá optar por:

- a) indemnizar al asegurado con el importe de la valuación de los daños sufridos en la fecha del siniestro.
- b) Reparar los daños sufridos por el vehículo.
- c) Reponer los bienes dañados, perdidos o destruidos por otros de igual clase y calidad.

IV.- La intervención de la compañía en la valuación o cualquier ayuda que la compañía o sus representantes presten al asegurado o a terceros, no implicará aceptación por parte de la compañía de responsabilidad alguna respecto del siniestro.

En todo caso, la compañía reconocerá su responsabilidad o la rechazará dentro de los 30 días siguientes a la fecha en que haya recibido la documentación de informaciones correspondientes.

V.- En caso de que el vehículo sufra daños cuya reparación requiera la reposición de partes que no haya en el mercado la responsabilidad de la compañía se limitará a pagar al asegurado el valor de dichas partes al precio de lista de las agencias distribuidoras de automóviles en la República Mexicana mas el costo de la colocación de dichas partes, - que de común acuerdo determine la compañía y el asegurado o que a falta de ése acuerdo se ha fijado por peritos

f) PERITAJE.- En caso de desacuerdo entre el asegurado y la com--

pañía acerca del monto de cualquier pérdida o daño, la cuestión será sometida a dictámen de un perito nombrado de común acuerdo por escrito por ambas partes; pero si no se pusieren de acuerdo en el nombramiento de un solo perito, se designarán dos, uno por cada parte, lo cual se hará en el plazo de un mes a partir de la fecha en que una de ellas hubiere sido requerida por la otra por escrito para que lo hiciere. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia.

Si una de las partes se negara a nombrar su perito o simplemente no lo hiciere cuando fuere requerido por la otra parte o si los peritos no se pusieren de acuerdo en el nombramiento del tercero, será la Comisión Nacional de Seguros quién nombrará el perito o perito tercero en su caso, si de común acuerdo las partes así lo solicitasen. El fallecimiento de una de las partes cuando fuere persona física o su disolución si fuere una sociedad, ocurridos mientras se está realizando el peritaje, no anulará ni afectará los poderes o atribuciones del perito o de los peritos o del tercero, según el caso. Si algunos de los peritos de las partes o el tercero falleciere antes de dictámen será designado otro por quien corresponda (las partes, los peritos o la Comisión Nacional de Seguros) para que lo substituya.

Los gastos y honorarios que se originen con motivo del peritaje del perito tercero, serán a cargo de la compañía y del asegurado por partes iguales; pero cada parte cubrirá los gastos y honorarios de su propio perito.

El peritaje a que ésta cláusula se refiere no significa acep-

tación de la reclamación por parte de la compañía; simplemente determinará el monto de la pérdida que eventualmente estuviera obligada la -- Compañía a resarcir, quedando las partes en libertad de ejercer las ac ciones y oponer las excepciones correspondientes.

o

g) OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.- El asegurado se obliga a:

I.- Pagar la prima convenida, cosa ésta que debe hacerse en el mo mento mismo del otorgamiento del contrato, salvo pacto en contrario, - por lo que se refiere al primer período del seguro, entendiéndose por período del seguro el lapso para el cual resulte calculada la unidad - de la prima. En caso de duda se entenderá que el seguro es de un año.- (Artículo 34 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

II.- Dar aviso por escrito y remitir a la compañía inmediatamente que la reciba, toda correspondencia, demanda reclamación orden judicial citatorio o requerimiento; concurrir a todas las diligencias adminis-- trativas o judiciales para las que se ha citado por la autoridad com-- petente con motivo del hecho que haya dado lugar a presentar alguna - reclamación amparada por la póliza o relacionada por ella.

La falta de cumplimiento de ésta obligación por parte del asegu-- rado liberará a la compañía de cubrir la indemnización correspondien-- te a la responsabilidad civil del mismo.

La compañía no quedará obligada por reconocimiento de adeudos, - transacciones o cualesquier otros actos jurídicos de naturaleza seme-- jante, hechos o concertados sin el consentimiento de ella. La confe-- sión de la materialidad de un hecho no podrá ser asimilada al recono--

cimiento de una responsabilidad.

III.-PRESENTAR formal querrela o denuncia ante las autoridades competentes y dar aviso al registro Federal de automóviles, en su caso, cuando se trate de robo u otro acto delictuoso que pueda ser motivo de reclamación al amparo de la póliza y cooperar con la compañía para conseguir la recuperación del vehículo o del importe del daño resentido.

IV.- Otorgar a la brevedad posible si la compañía se lo solicita, poder bastante en favor de la compañía o de quien ella misma designe para tomar por su cuenta y gestionar a nombre del asegurado la defensa o arreglo de cualquier reclamación para seguir a nombre de él y en prvecho propio la reclamación de indemnización por daños o perjuicios a terceros.

La compañía tendrá libertad plena para la gestión del proceso o arreglo de cualquier reclamación y el asegurado le proporcionará todos los informes y ayuda que sean necesarios.

h) SALVAMENTOS.- Queda expresamente convenido que; En caso de que la compañía pague el valor comercial del vehículo en la fecha del siniestro, o en su defecto lo sustituya, el salvamento o cualquier recuperación pasará a ser de su propiedad, con excepción del equipo especial que no estuviere asegurado.

1) PERDIDA DEL DERECHO A SER INDEMNIZADO.- Si la reclamación ---

presentada fuere en cualquier aspecto de mala fé dolosa o fraudulenta-
la compañía quedará liberada de sus obligaciones .

J) DISMINUCION Y REINTEGRACION DE LOS LIMITES DE RESPONSABILIDAD.
Toda indemnización que la compañía paga reducirá en igual cantidad su
responsabilidad pudiendo ser reintegrada a solicitud del asegurado, -
quien pagará la prima que corresponda. En caso de que la compañía pa-
gue el valor comercial del vehículo en la fecha del siniestro, el se-
guro quedará automáticamente terminado.

K) SUBROGACION.- La compañía se Subrogará hasta la cantidad pa -
gada en los derechos del asegurado, así como en sus correspondientes -
acciones contra los autores y responsables del siniestro.

Si la compañía lo solicita el asegurado hará constar la subroga-
ción en escritura pública. Si por hechos u omisiones del asegurado se
impide la subrogación la compañía quedará liberada de sus obligacio-
nes.

1) Obligación de comunicar la existencia de otros seguros.- El
asegurado tendrá la obligación de poner inmediatamente conocimiento
de la compañía por escrito, la existencia de todo seguro que contra
te o hubiere contratado con otra compañía, sobre el mismo riesgo y
por el mismo interés indicando el nombre del asegurador y las cober-
turas.

En caso de existir otro u otros seguros amparando el mismo in-
terés asegurable, cada institución aseguradora pagará en forma pro-

porcional a sus límites de responsabilidad , la indemnización corresponde diente .

m) TERMINACION ANTICIPADA DEL CONTRATO .- Las partes convienen expresamente en que éste contrato podrá darse por terminado anticipadamente . Cuando el asegurado lo de por terminado , la Compañía tendrá derecho a la prima correspondiente de acuerdo con la tarifa para seguros a corto plazo aprobada por la Comisión Nacional de Seguros .

Vigencia del Seguro	Porcentaje de la prima anual aplicable.
Hasta diez días	10 %
Un mes	20 %
Un mes y medio	25 %
Dos meses	30 %
tres Meses	40 %
cuatro meses	50 %
cinco meses	60 %
Seis meses	70 %
Siete meses	75 %
Ocho meses	80 %
Nueve meses	85 %
Diez meses	90 %
Once meses	95 %

Cuando la Compañía lo de por terminado , lo hará mediante notifica

ción fehaciente al asegurado surtiendo efecto la terminación del seguro después de 15 días de practicada la notificación respectiva . La Compañía deberá devolver la totalidad de la prima no devengada dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que surta efectos la terminación del contrato .

n) PRESCRIPCIÓN .- Las acciones que se deriven de este contrato -- prescribirán en dos años , contados desde la fecha en que sea exigible la obligación . El plazo a que se refier ésta cláusula no correrá en caso de omisión o inexactas declaraciones sobre el siniestro ocurrido , - sino desde el día en que la Compañía haya tenido conocimiento de el y - si se trata de la realización del siniestro , desde el día en que haya llegado a conocimiento de los interesados , quienes deberán demostrar - que hasta entonces ignoraban dicha realización .

La prescripción se interrumpirá no sólo por las causas ordinarias, sino también por el nombramiento de peritos o por la iniciación del procedimiento señalado por el artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros .

o) 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 arbitro , podrá ocurrir a los Tribunales competentes del domicilio y la Compañía .

Art. 25 de la Ley sobre el Contrato de Seguro : " Si el contenido-

de la póliza o sus modificaciones no concordaren con la oferta , el asegurado podrá pedir la rectificación correspondiente dentro de los 30 -- días que siguen al día en que reciba la póliza . Transcurrido éste plazo se considerarán aceptadas las estipulaciones de la póliza o sus modificaciones " .

3.- SU REGULACION EN LA LEGISLACION MEXICANA .

El seguro contra la responsabilidad civil del automovilista se encuentra regulado por la " Ley sobre el Contrato de Seguro " en su Capítulo Quinto que comprende los artículos siguientes :

Art. 145 .- 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 .

Art. 146 .- Los gastos que resulten de los procedimientos seguidos contra el asegurado estarán a cargo de la empresa , salvo convenio en -- contrario .

Art. 147 .- El seguro contra la responsabilidad atribuye el Dere -- cho a indemnización directamente al tercero dañado , quien se considera -- rá como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro .

En caso de muerte de éste , su derecho al monto del seguro se tra -- mitará por la vía sucesoria , salvo cuando la Ley o el contrato que es -- tablezcan para el asegurado la obligación de indemnizar , señale los fa -- miliares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemniza --

ción sin aplicación del juicio sucesorio .

Art. 148 .- Ningún reconocimiento de adeudo , transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante , hecho o concertado sin consentimiento de la empresa aseguradora , le será posible . La confesión de la materialidad de un hecho no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad .

Art. 149 .- Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado , éste deberá ser reembolsado por la empresa .

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

En cuanto a los demás riesgos cubiertos por las coberturas de incendio y robo del automóvil y daños a propiedad ajena , unidos al seguro de responsabilidad civil de automóviles , como dijimos anteriormente se denomina " Seguro de automóvil a todo riesgo o de cobertura completa" y éstos se encuentran también regulados por la Ley sobre el Contrato de Seguro en el Título Segundo Capítulos I y II , como ya vimos en el capítulo segundo de nuestra tesis al estudiar los seguros de daños en general .

4.- SU APLICACION .- El Seguro de automóviles se aplica no sólo a automóviles de particulares o de uso particular de su propietario , sino también a automóviles públicos destinados al uso del público en general , a camiones o camionetas de uso comercial o sea aquellos destina

dos al transporte o entrega de carga y descarga de mercancías o de artículos en relación directa con la ocupación comercial del asegurado según se haya expresado en las declaraciones , también puede aplicarse a los vehículos de uso diverso y sea particular o comercial y en general a todo vehículo automotor rodante , indicándose en la carátula de la póliza el uso a que se destina , las características del vehículo como son : Tipo, modelo , marca , número de motor, número de serie y capacidad del vehículo .

5.- Para concluir con éste capítulo del seguro de automóvil , examinaremos su JUICIO , CRITICA Y NECESIDAD DE ESTABLECERLO COMO OBLIGATORIO .

En los últimos años y debido al gran número de accidentes producidos por los vehículos automotores en los que en muchos casos resultaban defraudadas las víctimas por falta de responsabilidad del conductor o propietario del vehículo causantes del daño , para que los propietarios garanticen su responsabilidad civil . Como dice ALLEN , es indudable que en la actualidad circulen por la carretera muchos propietarios de automóviles que con frecuencia representan en el todo su activo e incluso una parte de su pasivo ; por estar sujeto a embargos y otras responsabilidades . Es evidente que habrá muchos automovilistas que no podrán satisfacer dicha responsabilidad civil ni siquiera con la venta del vehículo causante del siniestro .

Por otra parte existen propietarios de vehículos cuya situación económica es mala , sujeta a pleitos y embargos que incluso pueden alcanzar al vehículo por lo que la acción de la víctima o de sus herederos se ve

rfa defraudada por la insolvencia del responsable lo que constituye una amenaza muy real a la seguridad económica del público en general .

CRITICA .- En muchos casos el valor del automóvil no alcanza a garantizar los perjuicios causados , sobre todo si se tiene presente , -- que por el efecto del siniestro el mismo habrá sufrido graves deterioros .

El sistema resulta ineficaz , para tutelar a cualquier víctima de un siniestro y esto ha hecho que sólo pocos países lo hayan adoptado en su legislación .

El seguro obligatorio por responsabilidad civil de los vehículos automotores , ha sido implantado en la mayoría de los Países Europeos , así también como en algunos Países de Norteamérica .

Este ensayo tiende a propiciar su implantación entre nosotros como seguro obligatorio de todos los vehículos automotores que circulen en México .

Generalidades .- Dice SCHERER para impedir que aquellas víctimas del progreso no sean víctimas de una inadmisibile injusticia social.

A semejanza de la sociedad en los infortunios del trabajo , donde el industrial descansa su obligación en el seguro social , así también en los de tránsito el responsable puede atenuar la grave carga que la Ley le ha impuesto descargándolo en la Compañía Aseguradora . El riesgo requiere un contrapeso que es el seguro y en ésta forma nos vamos encontrando hacia la socialización de la responsabilidad y de los riesgos individuales .

De acuerdo a nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro , las partes-

Pueden estipular fuera de las normas esenciales , todas las cláusulas - que juzquen convenientes para sus intereses para lo que tienen la más - amplia libertad , viniéndose a convertir las pólizas en fuentes del de- recho del seguro , bajo la forma de usos contractuales . Ello en la Le- yes modernas , como las de Suiza , Alemania , Francia y Bélgica etc. Es- tá muy limitado por tratarse de un contrato típicamente de adhesión , - en el cual ambas partes no se hayan en un pie de igualdad , per discu- tir sus diversos puntos de vista , sino que el asegurado debe someterse sin repero alguno , a las condiciones impresas en sus formularios por - las Empresas Aseguradoras .

Es un contrato de adhesión , porque es el asegurador quien fija las condiciones generales del contrato que ni siquiera pueden ser modifica- das sin la aprobación de la Secretaría de Hacienda .

Ahora bien si el asegurado quiere asegurar además del automóvil el remolque que sea arrastrado por éste , tiene que estipularlo con la Com- paña Aseguradora en cláusula adicional.

A) Dada la ausencia de reglamentación legal y la libertad de con- tracción de las partes , las empresas de seguro han substituído siempre en las pólizas las cláusulas de la Ley por " Las condiciones generales- y responsabilizándose cuano el asegurado viole las Leyes o Reglamen- tos de diversos organos vigentes en la República .

Claúsula de las condiciones generales de las pólizas ; casos no --

Indemnizables :

a) Cuando el asegurado no de cumplimiento a las Leyes o reglamentos vigentes en la República Mexicana .

b) Cuando el automóvil haya tomado parte en carreras o certámenes de velocidad y resistencia .

c) Cuando el automóvil fuera alquilado o manejado por personas sin licencia para conducir .

d) Cuando el siniestro sea consecuencia directa o inmediata de guerra , invasión , huelga , alboroto popular , rebelión o sedición .

A) Igualmente en las pólizas de seguro de responsabilidad civil establecen cláusulas acordando un plazo precario al asegurado para comunicar el accidente . transcurrido el cual se pierde todo derecho contra la Compañía por retardo en el aviso .

En las Legislaciones extranjeras citadas , son nulas todas las estipulaciones que declaren caducos los derechos para el asegurado sin perjuicio naturalmente del derecho del asegurador de reclamar indemnización proporcional al daño que este retardo , le haya ocasionado como dispone el artículo 67 de la Ley sobre el contrato de seguro .

El Derecho Real Belga estatuye que " la falta de pago de la prima , no produciría , la rescisión sino después de ocho días de enviarse una carta certificada , haciendo conocer la fecha del vencimiento y las consecuencias de no abonarse la misma . Nuestra Ley es más severa aún pues "los efectos del seguro no podrán suspenderse sino 15 días después del -

requerimiento respectivo al asegurado por carta certificada " , agregando el texto siguientes , que 10 días después de la expiración del plazo a que se refiere el artículo 37 de la Ley sobre el contrato de seguro , - la empresa aseguradora podrá rescindir el contrato o exigir el pago de la prima en la vía ejecutiva " .

A continuación vamos a estudiar el seguro obligatorio de responsabilidad civil del automovilista , que ya se encuentra implantado con gran éxito en numerosas naciones y que variadas razones de orden social y económica reclaman su adopción en nuestra República , hay en nuestro País - una gran mayoría de automóviles sin seguro .

En primer término debemos destacar el incremento del automovilismo ha multiplicado en forma alarmante los riesgos de la vida moderna , creando un problema difícil de solucionar , no sólo en la vida industrial y económica sino también en la vida social .

El número de accidentes es cada vez mayor , el rápido aumento de los vehículos de tracción mecánica que circulan por calles y caminos , ha -- creado nuevos y graves problemas que trascienden la esfera del daño privado y se convierten en un hecho social que afecta profundamente a la comunidad , pues los accidentes de tránsito restan centenares de ciudadanos - socialmente útiles y debilitan la economía pública , con la pérdida de su productividad y la destrucción de sus propiedades . Ello ha dado lugar a - que los Jueces como hemos visto , vayan abandonando el principio de la -- culpa Aquiliana , para substituir por la responsabilidad objetiva en los

accidentes provocados por automotores , de la cual es buen ejemplo la Jurisprudencia Pretoriana de la Corte de Casación Francesa , fijado definitivamente en el célebre caso " Jean D' Heur " .

o

En nuestro País si bien no se ha llegado tan lejos , se ha ido agravando la situación del autor del daño , por la introducción de una serie de presunciones omnia , esto resulta lógico , pues los principios socializantes actuales tienden a defender a la víctima , ya que en muchísimos casos existe la posibilidad de probar quien fué realmente el culpable y resulta más humano y lógico que cargue con los perjuicios " El generador en potencia de ese daño " , el rigorismo se impone , porque la defensa de la vida e integridad de la persona , se hace sentir cada vez más a medida que aumenta el número y velocidad de los automóviles .

Como alguien ha dicho , si yo introduzco en la circulación un elemento peligroso , mi condición de transeunte es distinta a la del que sólo usa los medios naturales de su traslación . El medio usado puede , además proporcionarnos ventajas ; mayor velocidad o sea menor tiempo para trasladarnos de un punto a otro ; mayores comodidades , beneficios de explotación etc. Luego , si para gozar de éstas ventajas debemos hacer correr peligro a los demás es muy justo que compensemos a nuestros semejantes de algún modo (J. Pichar Riviere , responsabilidad civil de los conductores de automóviles , página 19 sección doctrinal) .

Ahora bien ; ésta agravación de la obligación de resarcimiento se ha podido atenuar con el seguro de responsabilidad , que ha venido en su-

auxilio haciendo recaer su peso en la masa enorme de los asegurados ; En otros términos el seguro resulta el corolario lógico de una agravación de la responsabilidad del productor del accidente , resultaría inocua si el Estado garantizase a los damnificados la reparación ; es preciso que la Ley establezca un mecanismo capaz de asegurar eficazmente la indemnización , pues la simple condena del autor del hecho no es suficiente .

Actualmente según las estadísticas el número de automóviles no asegurados es del 20 % al 60 % y que con el tiempo el porcentaje será mayor , ya que cada día circulan mayor número de automóviles en nuestro País y esto lógicamente no llena el objetivo propuesto por el Legislador de que todo daño sea reparado debidamente , pues sólo contratan los seguros de automóviles quienes pueden pagar a las Cías. Aseguradoras las primas , y actualmente el costo del seguro de automóviles ha aumentado un 100 % . La situación es inversa , la sociedad tiene interés de lo que hagan los que no pueden reparar el daño con su propio peculio , ya que se le ve como una garantía de reparación del daño , más que como un modo de liberación del obligado , éste tipo de seguro , como ha dicho muy bien SARPATTI pierde su carácter egoísta , para entrar , " Nel Grande Calderone " de los seguros sociales .

En segundo término una razón de carácter social que tiene efecto sobre la sociedad entera , justifica también su implantación al producirse el siniestro , los infortunados en su gran mayoría deben recurrir a los servicios hospitalarios para ser atendidos de sus lesiones , que muchas veces son de gravedad y requieren un largo tratamiento . Ya se sabe que -

Los hospitales cuestan muchos millones de pesos al Estado anualmente y no hay razón para que una gran parte de ellos sólo se ocupen de asistir a los lesionados , lo cierto es que quién viene a responder a los perjuicios que causan los conductores de automóviles es el Estado , por medio de sus Instituciones de Asistencia .

En cambio si existiese el seguro obligatorio de automóviles , todos los gastos de curación dejarían de incidir sobre el Estado , ya -- que correría a cargo de las Compañías Aseguradoras y en definitiva de la masa de automovilistas o lo que es lo mismo la reparación pesaría sobre los propios causantes del peligro , lo que no puede ser más justo ; " se establece así , entre los propietarios de automóviles , una suerte de solidaridad según la cual , los que han creado en común el peligro , es justo que participen en común para la reparación , en caso de que alguno cause daño " , ha dicho WABL (Revue Trimestrielle de droit civil , año 1908 página 39) .

Así mismo , en infinidad de casos , las víctimas de accidentes -- que quedan incapacitadas parcialmente o totalmente para el trabajo , o si no logran obtener reparación de quien la causó , lo más probable -- será que el Estado deberá asistir a las víctimas por medio de sus Instituciones de Beneficencia .

Nueva carga para la sociedad , que debería pesar exclusivamente sobre los automovilistas y que se solucionaría satisfactoriamente sólo con un pequeño sacrificio de cada uno de los asegurados .

Por otra parte , los beneficios que éste seguro otorga a los au-

tomovilistas son incalculables , además de sus ventajas generales , substituir la sensación de inseguridad del individuo constantemente amenazado , con la certeza y seguridad de compensar las consecuencias económicas que haya sufrido en su patrimonio .

O B J E C I O N E S ;

Las objeciones que se han hecho al seguro obligatorio para ver si puede constituir un obstáculo para implantarlo en nuestro País son :

1a.- Favorece la producción de accidentes , disminuyendo la cautela de los conductores al saberse asegurados por los daños que pueden -- causar .

Se ha repetido muchas veces que el seguro obligatorio de responsabilidad civil , estimula a los malos conductores en cuanto los pone a - cubierto de toda sanción económica y reparte sobre el conjunto de los - asegurados , las consecuencias de la responsabilidad general , el razonamiento tiene valor más aparente que real .

En primer lugar debemos expresar que se exagera mucho el argumento ya que prácticamente en los Países que funciona no ha variado casi la - proporción de accidentes automovilísticos según han dado cuenta las estadísticas .

En segundo lugar la protección del seguro no puede ser aliciente - para comportarse incorrectamente , en la conducción del vehículo , pues la indemnización por hecho dañoso nunca podrá constituirse un lucro , - ya que el beneficiario es el tercero . Por otra parte si existe culpa -

grave o dolo del asegurado en el siniestro , dicho hecho configurará no-haya un cuasi-delito , sino un delito castigado por la Ley penal que inexorablemente caerá sobre el culpable ; " median además las consecuencias perjudiciales a las que está expuesto en el aspecto social y profesional las cuales son ya por si obstáculo suficiente contra cualquier conducta-imprudente " " Ramella " Trattato dell Assicurazionil .

En tercer lugar puede observarse que cubriendo el seguro sólo la indemnización hasta un monto determinado , según se encuentre establecido, en todas las legislaciones a excepción de la Gran Bretaña siempre quedará un margen a cargo del autor del accidente .

Podrám^{os} alegar también en contra de la objeción , que como este seguro no ampara el dolo del estipulante , así como tampoco la falta grave la Compañía podría repetir el importe pagado , contra el productor del -perjuicio en dichos supuestos .

Igualmente , el monto de las primas a abonarse por los asegurados - podría variar según su comportamiento , se establecería como lo ha hecho Suiza , beneficios en las tarifas para los conductores prudentes y éste-beneficio se aumentaría proporcionalmente , a medida que transcurriesen los daños sin provocar accidentes exigiéndose , como es lógico extra - - primas a los poco cautos o que contravengan en forma reiterada el reglamento de tránsito . Una razón de justicia , impone distinto tratamiento en un caso y en otro.

Nos parece que los principios expuestos , son más que suficientes -

para restar mérito , a las objeciones mencionadas ; en todo caso la crítica se volvería contra el seguro voluntario , " Le es aplicable sin variaciones , con la diferencia de que el seguro facultativo reflejaría todas las ventajas del sistema actual , sin ninguno de los beneficios sociales del seguro obligatorio .

2a .- Aumenta el monto de las indemnizaciones , por cuanto quién pagará en definitiva es una Compañía Aseguradora .

La deshechamos pues no cremos que por el hecho de encontrarse asegurado el responsable civil , el magistrado al apreciar el accidente y sus consecuencias , deje de guiarse por los principios de justicia y equidad que deben presidir y orientar siempre sus resoluciones , por lo que nosotros sepámos, nunca en los asuntos que hasta hoy se han planteado y en los que el demandado estaba asegurado , hecho conocido por el tribunal - casi siempre , por diversas circunstancias , los jueces se han apartado de los principios que le impone el recto ejercicio de su función .

Así mismo debemos hacer notar , que respondiendo el seguro obligatorio sólo hasta cierta suma , la Compañía en el peor de los casos , sólo indemnizará hasta el límite fijado en la suma asegurada , quedando el saldo a cargo del asegurado .

Y aún el Juzgador resuelve éstos asuntos con un criterio liberal para la víctima con ello se lograría una más exacta reparación del daño , - que constituye la tendencia moderna hacia donde el derecho se dirige .

Refiriéndonos a la tercera crítica o sea que hace más difícil la adquisición de automóviles , pudiendo afectar su desarrollo con el recargo-

de la prima , debemos afirmar que en los Países en donde se ha aplicado el seguro obligatorio , no se ha sentido tal efecto ; ello a nuestro pa-
recer , constituye la mejor desautorización que pueda hacersele , la --
" Akademie fur Deutsches Recht " al propiciar la implantación de éste -
seguro en su País dijo ; debido al aumento del automovilismo , pierde -
valor la objeción de que constituye un cargo injusto a los propietarios
de vehículos .

Y creemos en todo caso , equitativo y justo que los automovilistas se -
acomoden al costo superior de la circulación pues quien disfruta de tal
medio de locomoción está obligado frente a la sociedad a resarcir los -
daños que por dicho medio se produzcan .

○

Por otra parte , la carga en el costo de la locomoción , de exis-
tir sería muy reducida , fijándose en el decreto reglamentario de acuer-
do a la ciencia actuarial , su máximo ya que no puede dejarse al contra-
tante librado al arbitrio de las Compañías de Seguros y además el pro-
yecto que proponemos podrá el Seguro ser substituído por una caución ,

3a.- Es ineficaz para resolver el problema del tránsito .

El tercer razonamiento es tan carente de base como los anteriores.

4a.- Aumenta el costo del mantenimiento del automóvil .

También se ha dicho que la iniciativa de implantar el seguro obligato-
rio , no es práctica ni tiende a resolver el problema del tránsito .

Esta crítica no afecta en lo más mínimo la tesis que sustentamos ,
ya que si bien es cierto que los accidentes no disminuirán por la exis-
tencia del seguro no lo es menos que tampoco es esa su finalidad sino -

la de atender , como lo hemos repetido ya , a reparar sus efectos económicos a compensar dinero , el dolor y perjuicio causado por aquellos -- por ésta razón estamos de acuerdo con Luigi Lordi quien estima que se reducirá el número de víctimas si se impone la contratación del seguro- (LUIGI LORDI Riv Dir Comm 1040) . A pesar de todo , ésta Ley puede reducir los accidentes , ya que si la conducta ligera del conductor constituye una agravación anormal del riesgo , que puede ser de conducir vehículos en la vía pública y como ha dicho alguien , la principal ventaja de ello no consiste en que se haya privado de la licencia de conducir automóviles a algunos particulares , sino la influencia psicológica que esas decisiones tienen sobre los otros automovilistas , lo que puede hacer extremar la prudencia de estos .

Para disminuir la cantidad de accidentes , habrá que educar al automovilista , así como al peatón ; deberán dictarse normas con el fin de normalizar el tránsito en las urbes como en las grandes rutas , considerando especialmente las características de cada zona como ha dicho Spota " Es indudable que existe una gran laguna legislativa . todavía esperamos un Código de circulación . Estamos por eso en manifiesto retardo con relación a tantos Países que han sabido dictar preceptos de fondo y reglamentarios , proponiéndose a crear en las rutas caminos -- principales o secundarios y hasta en los centros de población con menos tránsito .

5a.- Resulta insuficiente en muchos casos . Por último se ha dicho que el seguro obligatorio de automóviles no soluciona siempre el proble

ma de la víctima pues en numerosos casos , no habrá quien responda por el siniestro , v. gr. cuando haya imposibilidad de individualizar el culpable que se fugó ; cuando el responsable haya violado la Ley haciendo circular el vehículo sin celebrar previamente el contrato de seguro.

Que pensar ? Es cierto que en los sistemas vigentes en algunos Países , en estos supuestos casos podríamos quedar las víctimas sin reparación y en ese sentido el argumento es válido , pero no lo es menos que en otros sistemas , el proyecto nuestro .

CAPITULO CUARTO
CONCLUSIONES

De acuerdo a lo esbozado diremos en síntesis que son ;

I.- Creemos que el contrato de seguro de automóvil se puede definir como aquel acuerdo de voluntades por el cual una empresa organizada para tales efectos llamada asegurador , (la que asume una serie de riesgos compensándolos conforme a las leyes de la estadística) , se obliga mediante el pago u obligación de pago de una cantidad cierta en dinero, determinada o determinable llamada prima , a rehacer al asegurado o a un tercero beneficiario , de las consecuencias de un evento dañoso e incierto llamado riesgo , consistente en un demérito patrimonial derivado de los daños causados al casco del automóvil o bien de lo que el asegurado tuviese que responder por vía de responsabilidad civil o gastos médicos por el uso de dicho automóvil .

II.- El contrato de seguro de automóvil que carezca de alguno de los elementos esenciales que le son propios se le considerará inexistente , tales como riesgo , interés , prima , garantía y empresa y además por supuesto , será también inexistente si carece de alguno de los elementos de los contratos en general .

III.- El suscriptor de un seguro de automóvil , al mismo tiempo -- que se garantiza así mismo de las consecuencias económicas que pueda sufrir , al producirse el siniestro , en forma indirecta también se lo garantiza a la víctima del hecho dañoso .

IV.- El tercero perjudicado al ocurrir el siniestro podrá hacer valer su derecho a ser indemnizado como consecuencia de la responsabilidad

civil del automovilista .

V.- El suscriptor del seguro de automóvil es parte en el contrato el tercero no lo es .

VI.- El derecho del tercero es un derecho propio , que jamás forma parte del acervo patrimonial del suscriptor del seguro de automóvil.

VII.- El derecho del tercero se haya sujeto a una condición suspensiva o sea el acaecimiento del siniestro .

VIII.- El tercero perjudicado cuenta con una acción directa en contra del asegurador , con el objeto de hacer valer su derecho a ser indemnizado .

IX.- La prescripción de la acción directa de la víctima contra el --asegurador operara a los dos años de haber tenido conocimiento del hecho y de su autor .

X.- El Gobierno Mexicano a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y la Comisión Nacional de Seguros , ordena que todas las operaciones al respecto se sujeten a un clausulado tipo , elaborado por las citadas dependencias .

XI.- El gran desarrollo adquirido en la actualidad por la Industria Automotriz en el mundo entero y desgraciadamente los accidentes que los -

mismos automovilistas producen , ha hecho que ésta rama del seguro sea una de las más importantes y desarrolladas .

XII.- En las pólizas de seguro de automóviles se señalan los límites máximos que las Compañías Aseguradoras se obligan a pagar en caso de reclamación que surja por el riesgo cubierto en la póliza .

XIII.- Creemos que nuestra Legislación debe ser modificada en el sentido de implantar como obligatorio el Seguro de Automóvil de " Cobertura Limitada " esto es , el que ampara al asegurado automovilista contra los riesgos de robo y responsabilidad civil.

XIV.- Si el automóvil nos proporciona ventajas , comodidad y ahorro de tiempo al trasladarnos de un lugar a otro rápidamente es muy justo que al gozar de éstas ventajas , estén protegidos los intereses patrimoniales de nuestros semejantes .

XV.- El seguro resulta el corolario lógico de la agravación de la responsabilidad civil del automovilista .

XVI.- Con la implantación del seguro obligatorio de automóviles se garantiza a los damnificados , la indemnización por los daños sufridos , pues la simple condena del autor del hecho no es suficiente ya que la mayoría de veces resulta insolvente .

XVII.- El objetivo del Legislador fué que todo daño fuera repara-

do y esto se lograría con la implantación del seguro obligatorio de au
tomóviles .

XVIII.- Al producirse el siniestro muchos de los infortunados tie-
nen que recurrir a los servicios hospitalarios públicos y el sosteni-
miento de éstos cuesta muchos millones de pesos al Estado anualmente y
las pérdidas de éste disminuirían considerablemente con la implantación
del seguro obligatorio de automóviles , pues las pérdidas económicas se-
rían para las Compañías Aseguradoras y en definitiva para la masa de --
los automovilistas , o sea que la reparación del daño pesaría sobre los
propios causantes del peligro lo cual sería lo más justo y equitativo.

XIX.- Por otra parte las víctimas de accidentes automovilísticos -
quedarán incapacitadas para trabajar al no lograr la reparación del da-
ño , por parte de quien lo causó , por lo que el Estado tendría que a-
sistirías por medio de sus Instituciones de Beneficencia , situación --
que se resolvería mediante el Contrato de Seguro de Automóviles Obliga-
torio .

BIBLIOGRAFIA GENERAL

Ascarelli Tullio " Unidad del Contrato de Seguros " Monografía

Brasil 1940 .

Benitez de Lugo y Rodríguez Felix " Tratado de Legislación Comparada
de Seguros " Volumen I , Instituto Editorial Reus-

Madrid 1955 .

Benitez de Lugo Raymundo Luis " Tratado de Seguros " Volumen II , -

Instituto Editorial Reus , Madrid 1955 .

Borja Soriano Manuel " Teoría General de las Obligaciones " Tomos I-

y II Editorial Porrúa , S. A. 1964 .

Bruit Ernesto , Contribución a la unificación Internacional del Dere-

cho de la Responsabilidad automovilística " Revis-
ta Assicurazioni " Roma , Julio y Octubre .1931.

D'Amelio Mariano Seguro obligatorio de accidentes de automóviles

" Revista Assicurazioni " Roma , Mayo y Junio 1930

Donati Antigono " Los Seguros Privados " Manual de Derecho ,

Librería Bosch . Barcelona 1960 .

Donati Antigono " Trattato del Diritto delle Assicurazioni Private -

Tomo II . Dott Antonino Gluffre Editore . 1954 .

Donati Antigono La circolazione dell'assicurazione contro i danni
" Revista assicurazione " , 1936 .

Fanelli Considerazioni sul concetto giuridico de rischio nell'assicu -
ziones , " revista assicurazioni " 1944 .

Halperin Isaac " Contrato de Seguro "
Ediciones de Palma 1964 .

Halperin Isaac La acción directa de la víctima , contra el asegura -
dor , del responsable civil del daño . Buenos Aires
1940 " Seguro de Responsabilidad Civil " Estudios -
de Seguros " Tomo III.

Lordi Luis Para la aseguración obligatoria de responsabilidad civil,-
por los riesgos de la circulación de vehículos , --
Revista di Diritto Commerciale " Enero - Feb. 1946.

Mantilla Molina Roberto " Derecho Mercantil "
Editorial Porrúa 1961 .

Mossa L. " Compendio del diritto di assicurazione .
Milán 1936 .

Picard Mauricio Para una Ley sobre los accidentes automovilísticos
" Revista generale de assicurazioni Terrestres "
Enero , Febrero 1930 .

Rojina Villegas Rafael " Compendio de Derecho Civil " Tomos II y IV
Librería Herrero 1966 .

Ruffini Pereyra Virgilio El Seguro obligatorio de automóviles y Camio
nes , Revista del Notariado Buenos Aires , Ju-
nio 1940 , Revista del Colegio de Abogados , -
Buenos Aires Mayo , Junio 1940 .

Rufz Rueda L. Los seguros de daños y sus principios Básicos Rev. Mex.-
México vrs.

Rufz Rueda Luis " Apuntes de su Cátedra de Derecho de Seguros "

Revista de la Sociedad de las Naciones del Instituto de Roma para la --
unificación del Derecho para la aseguración ---
obligatoria de los automóviles , Roma, Feb.1930

Sánchez Cordero Jorge " Apuntes de Contratos " .

Scherer Juan " La aseguración obligatoria de los daños causados por --
los accidentes automovilísticos " Roma 1930 .

Spbrein Emilio " El Contrato de Seguro de Responsabilidad Civil "

Vargas Briseño Luis Francisco Tesis " El Contrato de Seguro por Cuen-
ta " Facultad de Derecho , México 1968 .

LEGISLACION

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos .

Ley General de Instituciones de Seguros .

Ley de Navegación y Comercio Marítimo .

Código de Comercio

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales

Código de Procedimientos Civiles para el Distrito y Territorios Federales

Código Penal para el Distrito y Territorios Federales .

Ley sobre el Contrato de Seguro .