



881309
UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO

PLANTEL LOMAS VERDES

CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
NUMERO DE INCORPORACION 8813-09

12
2 E.j.

OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO PARA EL USO DE
AUTOMOVILES EN MEXICO

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
GABRIELA GUADALUPE BURGOS BONEQUI

DIRECTOR DE LA TESIS: LIC. JUAN ARTURO GALARZA
REVISOR DE LA TESIS: LIC. JUAN FERNANDO MARTINEZ DE LA VEGA

NAUCALPAN, ESTADO DE MEXICO.

1994

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

UNAM



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 está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

Al clima de libertad y paz que me ha permitido realizar y terminar mis estudios universitarios, así como forjarme como profesionista, esto es, agradecer a mi querida patria, a **México**, con quien establezco el compromiso de trabajar, luchar y esforzarme, para conservarla y engrandecerla.

A la Universidad del Valle de México, a sus Directivos y Catedráticos, cuya paciencia, comprensión y conocimientos, fueron factores determinantes en mi formación, y serán digno ejemplo a seguir en el desarrollo de mi vida profesional, con quienes establezco el compromiso de enaltecer su nombre y continuar preparándome, pues gracias a ellos estoy consciente que la formación profesional no termina en las aulas, sino continúa día a día en el correcto desempeño de mi profesión mediante la actualización y práctica constante.

A mis hermanos Agustín y Rebeca, familiares, amigos, personas queridas y a todos aquellos que de alguna forma me ayudaron para no desertar, y así llevar a feliz termino mis estudios, con los cuales me comprometo a procurar la máxima eficiencia, justicia, equidad y honestidad en mi labor profesional.

A mi querido hijo David Alberto,
por que la fe, la honestidad y la lucha
de lograr tus anhelos te ayuden a guiar
tu vida como han guiado la mía.

David, gracias por tu cariño, amor y
comprensión, sin los cuales no fuese tan
feliz a tu lado y por tu apoyo incondicional
de toda la vida. Te amo.

Por último y muy especialmente, mi más profundo
agradecimiento al invaluable apoyo, estímulo,
paciencia, comprensión y esperanza, al regaño
que me ayudo a no desviarme del camino, a las
innumerables preocupaciones y desvelos, a esas
personas con quienes mi único gran compromiso
es no defraudarlos, y con esfuerzo sostenido,
responder a esa esperanza depositada en mí,
agradezco infinitamente y dedico este trabajo a
mis queridísimos padres **Gabriela y Agustín.**

En memoria de una gran mujer
Guadalupe Cunille de Bonequi

OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO PARA EL USO DE AUTOMOVILES EN MEXICO.

INTRODUCCION

CAPITULO I

EL SEGURO DE AUTOMOVILES

1.1) EL AUTOMOVIL Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO	1
1.2) EL SEGURO OBLIGATORIO EN OTROS PAISES	11
1.3) SEGURO VOLUNTARIO Y SEGURO OBLIGATORIO	19

CAPITULO II

EL CONTRATO DE SEGURO EN MEXICO

2.1) CONCEPTO DE CONTRATO DE SEGURO	22
2.2) CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO	26
2.3) ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO	33
2.3.1.- ELEMENTOS PERSONALES	33
2.3.2.- ELEMENTOS REALES	36

2.4) AUTORIDADES, COMPETENCIA Y LEGISLACION EN MATERIA DE SEGUROS	39
2.4.1.- DE LAS AUTORIDADES Y SU COMPETENCIA	39
2.4.2.- LEGISLACION EN MATERIA DE SEGUROS	41
a).- LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS	41
b).- LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.	43
c).- REGLAMENTO DE AGENTES.	45

CAPITULO III

RESPONSABILIDAD CIVIL

3.1) CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	48
3.2) EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	60
3.2.1.- CULPA PROBADA	60
3.2.2.- CULPA PRESUNTA	61
3.2.3.- LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA	61
3.2.4.- ELEMENTOS DEL SEGURO OBLIGATORIO	67
a).- PERSONAS OBLIGADAS	68
b).- DAMNIFICADOS	69

c).- EXTENSION DEL SEGURO 71

d).- ACCION DIRECTA 74

CAPITULO IV

REGLAMENTACION JURIDICA PARA LA OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO PARA EL USO DE AUTOMOVILES EN MEXICO

4.1) MARCO JURIDICO 75

4.2) TERRITORIALIDAD 85

4.3) LEGISLACION EN MATERIA DE OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO 90

4.4) COMPAÑIAS QUE DEBERAN SER AUTORIZADAS 97

4.5) AUTOMOVILES CON OBLIGACION DE ESTAR ASEGURADOS 101

CONCLUSIONES 106

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

El acelerado crecimiento en el parque vehicular del país y el crecimiento paralelo en los accidentes de tránsito han traído como consecuencia daños patrimoniales de diversa magnitud que han afectado la calidad de vida de los hogares mexicanos, tanto social como económico.

Es responsabilidad y obligación de la autoridad pública, buscar y estudiar las diversas alternativas posibles a fin de encontrar las soluciones adecuadas a cada nación de acuerdo a su entorno y condiciones particulares.

En el caso presente el mundo desarrollado ha planeado eficientemente el crecimiento y desarrollo de su parque vehicular e implementado con la debida oportunidad las medidas necesarias en cada caso.

Las condiciones particulares económicas, políticas y sociales de nuestro país y particularmente de la zona metropolitana de la Ciudad de México, aunadas a la nula planeación y previsión del crecimiento, derivan en un entorno muy delicado de acción y particularmente difícil proceso para la toma de decisiones.

No obstante lo anterior, el espíritu de este trabajo se basa en la necesidad de abandonar políticas paternalistas, y actuar con la debida energía y responsabilidad no solo en este sino en todos los casos de interés nacional donde una medida rígida a tiempo puede redituara en mejoras sustanciales para la colectividad.

Es por eso que considero que se debe reglamentar un Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil para los Automóviles que circulen por la República Mexicana, que resolverá los problemas mas apremiantes de las víctimas de los accidentes causados por vehículos automotores, de esta manera deja fuera situaciones que ponen en serios problemas económicos a la población, situaciones que actualmente representan el 93% de los pagos de responsabilidad civil por vehículos automotores.

El índice mayor de mortalidad en nuestro país, en los últimos años, es el de accidentes de tránsito entre la edad de 1 a 75 años.

El seguro de responsabilidad civil no es algo nuevo, actualmente en nuestro país se encuentra operando dentro de las coberturas del seguro de automóviles en todos los Estados de la República Mexicana, desde luego es un seguro voluntario.

En algunos Estados ha empezado a operar la obligatoriedad del seguro, sin que hasta la fecha se hayan obtenido resultados satisfactorios, ya que no se encuentra debidamente regulada dicha disposición.

La necesidad de reglamentar la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, es una necesidad pública que se debe implementar en toda la República Mexicana.

I.- EL SEGURO DE AUTOMOVILES

1.1) EL AUTOMOVIL Y LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Inicialmente definiremos al automóvil entendiéndose por éste el vehículo automotor apto para circular por las vías públicas y que requiere de permiso por las autoridades para ello, trayendo como beneficio la facilidad del encuentro entre los hombres separados por grandes distancias, creando el flujo de transporte.

"Principalmente a los carruajes que pueden ser guiados para marchar por una vía ordinaria sin necesidad de carriles y llevan un motor, generalmente de explosión, que los pone en movimiento; ú.m.c.s.m.

En sus comienzos, la carrocería del automóvil se inspira en la de los coches de caballos, a los cuales parece agregárseles el motor. Pero poco a poco, la necesidad de simplificar la construcción impone una modificación profunda y hacia 1900 los chasis ya tienen la forma clásica." ¹

¹Diccionario Enciclopédico Quillet, Ocho Tomos, Editorial Cumbres, S.A., México, D.F., noviembre 1978.

Al paso de los años el automóvil fue evolucionando haciéndose necesario para los hombres, trayendo consigo ventajas y desventajas, una de éstas son los accidentes de tránsito los cuales ocasionan daños materiales y a su vez se ve afectado el bienestar patrimonial; y en algunas ocasiones la muerte de alguno de los tripulantes o peatones.

Actualmente en nuestro país el automóvil representa un papel primordial, en los últimos años se ha presentado un aumento exagerado en los automóviles, como lo podemos observar en las gráficas número 1, 2 y 3², los cuales se encuentran circulando por la República Mexicana, lo que trae como consecuencia un mayor número de accidentes de tránsito, según se puede observar en la gráfica número 4³ y en las gráficas número 5 y 6 podremos ver que la principal causa de muerte entre las edades de 1 a 74 años son los accidentes de tránsito⁴, esto es de los reportados a las autoridades competentes; esto sin contar todos aquellos que no dan aviso por diversas causas.

Respecto a la subestimación del número de accidentes, éstos son clasificados por tipo fatal o no fatal, en cuanto a los daños

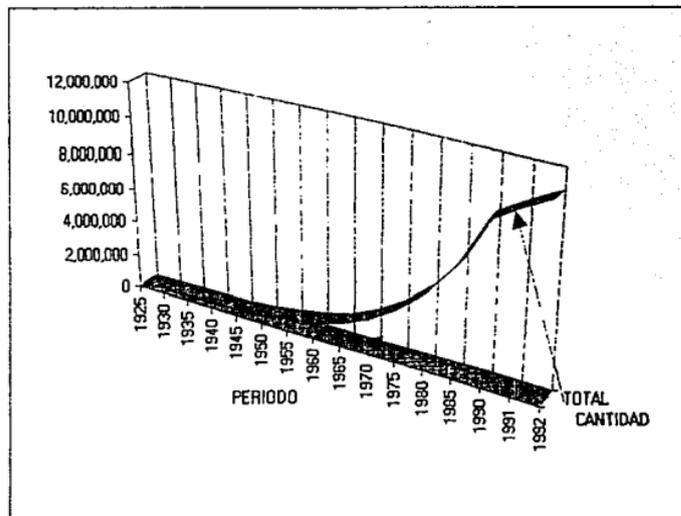
²Estadística obtenida por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, 1992

³Estadística obtenida por el INEGI 1992

⁴Estadística obtenida por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, 1992

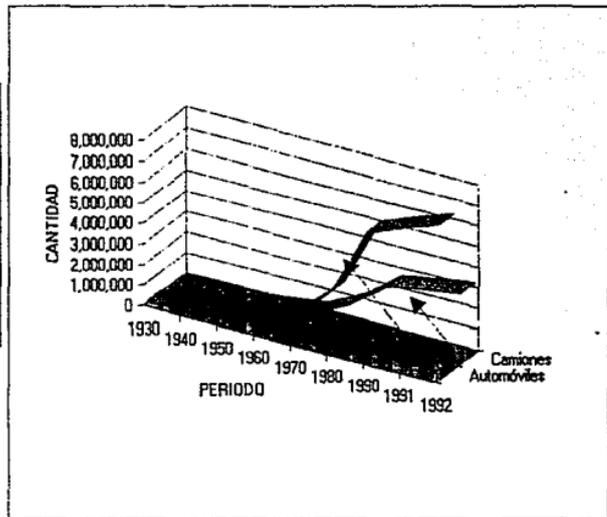
PARQUE VEHICULAR EN MEXICO

ANOS	TOTAL
1925	54,367
1930	88,443
1935	96,126
1940	149,455
1945	188,981
1950	308,206
1955	561,133
1960	827,010
1965	1,244,717
1970	1,928,816
1975	2,904,411
1980	4,260,771
1985	6,216,705
1990	9,014,223
1991	10,005,788
1992	10,890,083



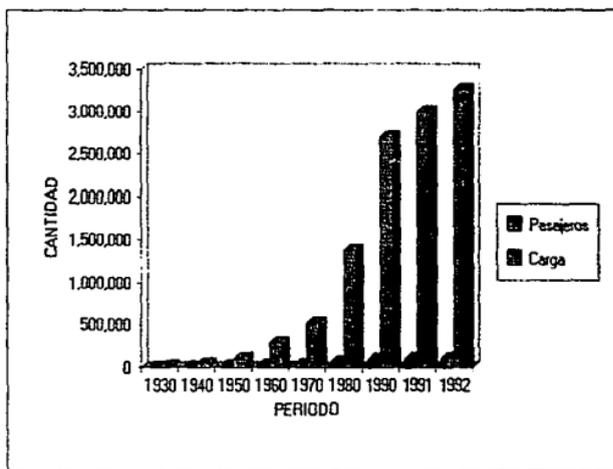
Parque Vehicular en Mexico
AUTOMOVILES-CAMIONES

ANOS	Automóviles	Camiones
1930	63,073	24,595
1940	93,632	52,076
1950	173,080	129,718
1960	483,101	319,549
1970	1,233,824	558,044
1980	2,820,630	1,440,141
1990	6,218,744	2,795,479
1991	6,902,806	3,102,982
1992	7,510,979	3,379,204



Parque Vehicular en Mexico CAMIONES.

ANOS	Pasajeros	Carga
1930	6,261	18,331
1940	10,141	41,935
1950	18,466	111,252
1960	26,126	293,423
1970	33,059	524,985
1980	58,799	1,381,342
1990	91,464	2,704,015
1991	101,525	3,001,457
1992	107,616	3,271,588

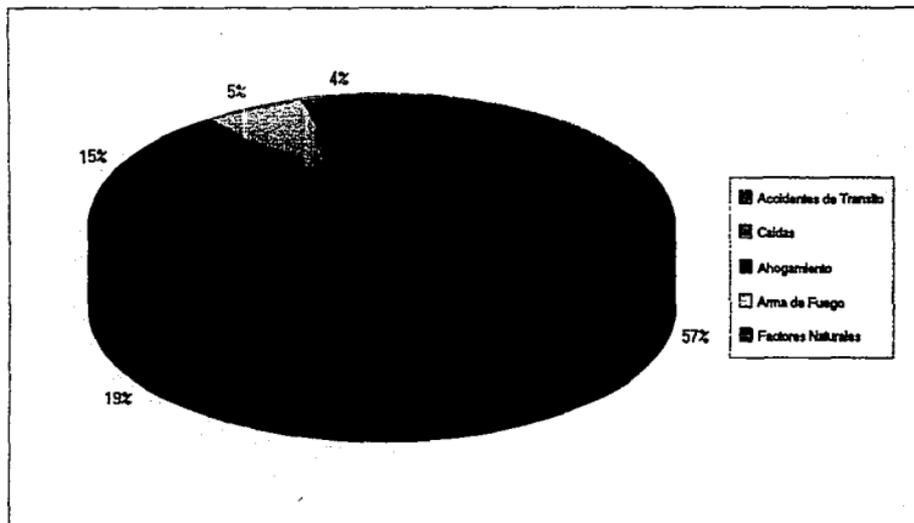


PRINCIPALES CAUSAS DE MUERTE ACCIDENTAL POR GRUPOS DE EDAD
1990

LUGAR	TOTAL	HASTA 1	1 A 4	5 A 14	15 A 24	25 A 44	45 A 64	65 A 74	75 Y MAS
PRIMERO	ACCIDENTES DE TRANSITO 12.7	FACTORES NATURALES 4.8	ACCIDENTES DE TRANSITO 7.2	ACCIDENTES DE TRANSITO 8.2	ACCIDENTES DE TRANSITO 17.1	ACCIDENTES DE TRANSITO 21.8	ACCIDENTES DE TRANSITO 26.6	ACCIDENTES DE TRANSITO 36.8	CAIDAS 194.8
SEGUNDO	CAIDAS 5.5	ENVEENAMIENTO 3.4	AHOGAMIENTO 6.7	AHOGAMIENTO 2.9	AHOGAMIENTO 6.0	CAIDAS 4.5	CAIDAS 8.3	CAIDAS 19.4	ACCIDENTES DE TRANSITO 86.0
TERCERO	AHOGAMIENTO 4.8	ACCIDENTES DE TRANSITO 3.3	FACTORES NATURALES 2.8	CAIDAS 1.3	CAIDAS 2.7	AHOGAMIENTO 4.1	AHOGAMIENTO 4.2	AHOGAMIENTO 5.8	POR FUEGO 6.4
CUARTO	ARMA DE FUEGO 1.8	CAIDAS 2.1	CAIDAS 1.8	FACTORES NATURALES 6.7	ARMA DE FUEGO 2.1	POR FUEGO 0.9	ARMA DE FUEGO 2.8	POR FUEGO 2.8	AHOGAMIENTO 8.0
QUINTO	FACTORES NATURALES 1.3	POR FUEGO 1.9	POR FUEGO 1.8	ARMA DE FUEGO 6.4	FACTORES NATURALES 0.7	MAQUINARIA E INSTRUMENTOS CORTANTES 0.8	POR FUEGO 1.4	FACTORES NATURALES 2.1	FACTORES NATURALES 7.3

* LAS CIFRAS, SE REFIEREN A LA TASA DE MORTALIDAD POR CADA 100,000 HABITANTES

Principales Causas de Muerte Accidental



ACCIDENTES DE TRANSITO SEGUN ZONA, CAUSA, Y GRAVEDAD

CONCEPTO GENERAL	TOTAL	FATAL	NO FATAL	SOLO DAÑOS	CONCEPTO SEGUROS	COLISION	NO FATAL	FATAL
TOTAL	207,555	6,025	40,131	181,399	TOTAL	161,399 77.8%	40,131 19.3%	6,025 2.9%
ZONA URBANA	160,852	2,895	32,263	125,694	ZONA URBANA	125,694 77.9%	32,263 80.4%	2,895 48.0%
COLISION CON OTRO VEHICULO	134,680	938	16,346	117,396	AUTOS	125,667	19,725	1,420
COLISION CON PEATON	13,996	1,468	12,528	0	OTROS	27	12538	1475
COLISION CON ANIMAL	44	7	10	27				
ACCIDENTE DE UN SOLO AUTO	12,132	482	3,379	8,271				
ZONA RURAL	48,703	3,130	7,868	35,705	ZONA RURAL	35,705 22.1%	7,868 19.6%	3,130 52.0%
COLISION CON OTRO VEHICULO	21,740	1,353	2,924	17,463	AUTOS	35,438	6,573	2,451
COLISION CON PEATON	2,032	648	1,254	130	OTROS	267	1295	879
COLISION CON ANIMAL	209	31	41	137				
ACCIDENTE DE UN SOLO AUTO	22,722	1,098	3,649	17,975				

Fonte: DIBCE

ocasionados, ya sea muertos, heridos o daños materiales, existen accidentes no reportados que dependen del tipo del cual corresponda.

Como lo mencionamos anteriormente, los accidentes de tránsito traen varias consecuencias, en algunas ocasiones juicios a largo plazo para determinar la responsabilidad, también esto se da en los accidentes en los que sólo son daños materiales y lesiones, viéndose afectado el patrimonio familiar en los desembolsos para garantizar los golpes, indemnizaciones y el pago de fianzas.

Por lo anterior, resulta necesario un planteamiento para resolver de manera inmediata las complicaciones enfrentadas por víctimas de los accidentes automovilísticos, ya que la situación económica de nuestro país y la de sus habitantes hace necesario establecer prioridades, dicho planteamiento deberá incluir la obligatoriedad del seguro.

Se considera necesario primordialmente que en la noción de tránsito, se requiere que el siniestro se realice en las vías y lugares públicos o con acceso al público, de tal manera que si se produce en un lugar privado o sea en estacionamientos de empresas

o negocios que no son de acceso al público, no serían accidentes de tránsito, situación que se hace necesaria para también aprovechar la elasticidad que puede obtenerse del seguro para considerar a los vehículos agrícolas e industriales que se desarrollan en su campo de operación eminentemente privados.

La cobertura del seguro obligatorio deberá operar en los casos de accidentes en que se produzcan daños corporales a las personas, asimismo esta cobertura dependerá de que los hechos que se presentan puedan ser considerados o no como accidentes.

Tratándose de un accidente de tránsito, una relación debe existir entre el acontecimiento del daño y la intervención del vehículo empero no se trata de una relación de causalidad entre la intervención del vehículo y el daño, basta que el daño se produzca en un accidente de tránsito en el cual el vehículo en cuestión haya participado, no se requiere que este sea la causa del accidente, pero si que sea la causa del daño, lo anterior, en virtud de tratarse de un seguro de accidentes corporales y no de responsabilidad civil en el cual debe existir una relación de causalidad entre la conducta del hombre y el daño.

2.1) EL SEGURO OBLIGATORIO EN OTROS PAISES

En base a la necesidad de crear instrumentos para la protección de la sociedad, en algunos países de Europa, Estados Unidos de Norteamérica, Canadá, Africa, Asía, Austria, Nueva Zelanda y en la misma América latina, están implementando un régimen legal que con su naturaleza coercitiva provea a todas las víctimas de accidentes de tránsito a efecto de lograr la seguridad social y el bien común.

El seguro obligatorio tiene dos tendencias, la del seguro de responsabilidad civil y la del seguro de accidentes personales; la primera se ha desarrollado en Países Europeos operando en la medida en que el daño pueda imputarse a una persona civilmente responsable de él y que presuma por ende un perfil jurídico de Responsabilidad Civil, encadenada a la culpa del agente probada o presunto con su naturaleza a la culpa del agente probada o presunto con su naturaleza incidencia sobre la carga de la prueba; ó bien con la responsabilidad totalmente ajena a la conducta personal del agente del daño basada en el riesgo inherente a toda actividad con objetos peligrosos como son los vehículos automotores, en los países Europeos, se ha presentado el hecho de que el daño debe ser

probado en cada caso por la víctima o por sus derechohabientes, recurriendo al mecanismo judicial de la acción directa expresamente consagrada por Ley, mediante cuyo ejercicio puedan hacerse efectivos a la compañía de seguros las prestaciones indemnizatorias, situación que creemos no muy favorable para la víctima o sus derechohabientes pues la erogación económica que deban desembolsar para hacer frente a la atención médica, gastos funerarios, o bien los problemas económicos en el caso de un jefe de familia, no admite una espera o proceso para que se le indemnice.

Los países de América Latina que tienen instituido el seguro o se hallan en vía de instituir el seguro obligatorio de Responsabilidad Civil contra los riesgos de la circulación automotora, son los siguientes:

"ECUADOR: En su Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1981) en el capítulo XI, cuyo reglamento aparece encomendado a la supervivencia a bancos y Seguros, no se halla aún en vigencia efectiva; instituye el "Seguro de Responsabilidad Civil contra terceros", destinado a cubrir la muerte o lesiones corporales a bienes de terceros, siendo suscrito por los propietarios de toda clase de vehículos de motor. Implícita la acción directa (Art. 153), toda vez que se confiere al asegurador derecho de repetición contra quien

corresponda, en juicio verbal sumario, por pago indebido de las indemnizaciones o inducida a él mediante dolo ó fraude.

CHILE: En 1986 según la Ley 18.490, se establecieron 2 seguros obligatorios, el primero el seguro obligatorio de accidentes personales, el cual cubre el riesgo de muerte y las lesiones corporales que sufran las personas a consecuencia de accidentes en el intervenga el vehículo asegurado: el segundo el seguro obligatorio de responsabilidad civil que ampara los daños materiales ocasionados a los vehículos de terceros, la agravación del riesgo no queda cubierta.

El sistema Chileno es mixto en la medida en que los daños a las personas se cubren por un sistema de indemnización automática traducido en un seguro de accidente cuya operancia no ésta supeditada a la configuración de la responsabilidad civil, mientras la indemnización de los daños materiales continua siendo del resorte del seguro de responsabilidad civil, no eliminándose las causas de exoneración.

ARGENTINA: En este país el tema es mas amplio, serio y documentado, el seguro obligatorio de responsabilidad civil esta llamado a cubrir al propietario o conductor autorizado por las

consecuencias patrimoniales de la responsabilidad por muerte o daños corporales a terceros. Calidad de que carece el cónyuge, los ascendientes del propietario o conductor autorizado.

En cuanto a las sumas aseguradas, el Seguro garantiza indemnizaciones máximas, cuantificadas por acontecimientos y por persona muerta o lesionada, según el vehículo, están obligadas a tomar el seguro todo propietario o usuario, de igual manera los propietarios o usuarios de automóviles matriculados en el extranjero que se encuentran en tránsito dentro del territorio.

Respecto a los damnificados y sus derechohabientes, el asegurado no puede oponer defensa excepto en el caso de la inexistencia del seguro, para este caso existe un fondo de garantía, cuyas funciones básicas serán la reparación de los daños causados por autor desconocido, la de asumir el exceso de indemnización sobre el límite de cobertura a cargo del asegurado en la hipótesis de pluralidad de víctimas.

PERU: En su Código de Tránsito y Seguridad Vial (Decreto Legislativo 420/87), menciona que la responsabilidad civil derivada de daños causados a terceros por todo vehículo automotor afectado al servicio público o privado, deberá estar cubierto por un

contrato de seguro, según las cláusulas y condiciones que determine la autoridad competente, de acuerdo con las normas vigentes en la materia.

BRASIL: El Decreto-Ley 814 de 1969, crea el sistema del seguro obligatorio como un seguro de responsabilidad civil de los propietarios de vehículos automotores por vía terrestre, inspirado en la noción objetiva de la responsabilidad.

Este sistema fue reformado por la Ley 6.194 de 1974, ya que creó situaciones conflictivas frente al régimen común de la responsabilidad civil, creando el seguro obligatorio de daños personales causados por vehículos automotores de vía terrestre, o por su carga, a personas transportadas o no, dicho seguro cubre a ocupantes, conductores y peatones y reconoce indemnizaciones por gastos médicos, invalidez permanente y muerte.

COLOMBIA: Luego de un largo trasegar y de fallidos intentos normativos que en su inicio se remontan a los años cincuenta, la Ley 33 de 1986 hizo obligatorio el seguro por daños a las personas en accidentes de tránsito, el cual fue reglamentado por el Decreto 2544 de 1987, como un seguro de accidentes de tránsito que cubre los riesgos de lesión corporal y muerte, mediante el

reconocimiento de prestaciones por gastos médicos, incapacidad permanente, muerte y gastos funerarios. Es un seguro que tiene por virtud proteger todas las víctimas de los accidentes de tránsito-ocupantes, conductores, peatones, etc., con independencia de cualquier consideración en torno a la responsabilidad civil.

Dentro de las características más importantes del seguro obligatorio en Colombia citaremos los siguientes:

1.- La cobertura solo tiene como exclusión los accidentes ocurridos fuera del territorio nacional o en competencias deportivas en vías que no sean de uso público. Así, los daños producidos mediando caso fortuito con indemnizados, mientras que tratándose de un seguro de Responsabilidad Civil estaríamos en presencia de una causa de exoneración excluyente de la indemnización.

2.- A las víctimas de los accidentes no les son oponibles excepciones derivadas de vicios del contrato o incumplimiento de obligaciones del tomador, lo cual, sumado a que es innecesario un fallo judicial sobre responsabilidad, permite que con bastante celeridad, y sin excepción alguna, la totalidad de las víctimas en los accidentes de tránsito gocen de los beneficios de protección del seguro.

3.- las indemnizaciones están fijadas en salarios mínimos legales diarios, de suerte que periódicamente se ajustarán, de manera automática, en el momento y en la proporción en que se incremente dicho salario mínimo.

4.- El valor de las coberturas se entiende fijado para cada víctima, y se aplica prescindiendo del número de víctimas que resulte de un mismo accidente. En otras palabras, en Colombia ninguna víctima dejará de ser indemnizada, como ocurre en otros sistemas en que la aseguradora puede fijar una suma asegurada máxima por accidente, existiendo por tanto la posibilidad de que cuando dicha suma se agote, la víctima pueda verse privada de toda indemnización, hecho este que ha justificado en parte la creación de fondos especiales para el Seguro Obligatorio.

5.- En caso de muerte, del valor de la indemnización correspondiente se deducirán las sumas pagadas por concepto de Gastos Médicos e Incapacidad Permanente. Es decir que éstas no son acumulables con el seguro por muerte."⁵

⁵Información obtenida del Primer Congreso Iberoamericano de Derecho de Seguros, realizado en Bogotá del 23 al 26 de agosto de 1989, "El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Automovilística Versus El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito".

Como la mencionamos antes, si se llegare a implementar el Seguro Obligatorio por el uso de vehículos automotores en nuestro país deberá enfocarse a buscar la protección de las víctimas de accidentes de Tránsito, mediante un sistema automático que considere ante todo la vida y la integridad corporal, con el objeto de indemnizar el mayor número de víctimas en la forma más rápida y posible, sin que resulte indispensable para ello, imputar la responsabilidad civil en que pueda incurrir el conductor de un vehículo automotor.

1.3) SEGURO VOLUNTARIO Y SEGURO OBLIGATORIO

La principal característica del seguro obligatorio es la contribución del sistema capitalista de la empresa privada el logro del bien común para proteger a las víctimas en su persona y patrimonio.

Ante la necesidad de la implantación de un régimen legal que con su naturaleza coercitiva provea a la solución radical aparece el seguro obligatorio experimentado con éxito por Europa, Africa, Asia y en América Latina, como expresión adicional de la seguridad social.

Una de las diferencias estructurales entre el seguro obligatorio y el seguro voluntario es el fenómeno de la obligatoriedad de celebrar un contrato de seguro y la libertad contractual, la cual a su vez reviste diversos aspectos, las personas y empresas son libres de contratar o de abstenerse de contratar, es entonces que se requiere de un acuerdo de voluntades. en el caso del seguro obligatorio que por su naturaleza es creado como instrumento de protección a las víctimas de la accidentalidad vial se hace indispensable la intervención del estado, el cual limita a los particulares respecto a la libertad contractual e impone la obligación

de otorgarlo a las compañías aseguradoras concesionadas en el ramo de automóviles.

El seguro voluntario ofrece mayores coberturas, como son daños materiales, robo total del vehículo, gastos médicos a ocupantes.

El seguro obligatorio no representa la cobertura total y única de todos los riesgos de la circulación, pues existen límites cualitativos y cuantitativos en su aplicación, el seguro voluntario comprende las modalidades de responsabilidad civil por daños a terceros en sus bienes o personas, daños materiales al propio vehículo, robo total, daños ocasionados por la carga y coberturas accesorias, como gastos médicos a ocupantes, daños materiales y robo del equipo especial que tenga el vehículo, este seguro voluntario viene concebido en función adicional y complementaria del seguro obligatorio, ligado al mismo e interdependiente de el, lo cual advierte la distinta articulación de los límites de cobertura con mayor tendencia en el seguro obligatorio a diferenciación de sumas aseguradas según los conceptos del daño que afecte a una sola víctima o el conjunto de ellas.

Se debe considerar que el seguro obligatorio su aseguramiento es bajo la coacción de multas y de la prohibición de circular, sin contar con el seguro, el costo del mismo viene a ser una especie de impuesto por un servicio público gestionado por las aseguradoras privadas bajo el firme control administrativo, que marca los precios, el avance de las coberturas y la forma práctica en que debe gestionar el seguro.

El seguro voluntario se rige por la Ley General Sobre el Contrato de Seguro y su forma y régimen de tarificación y gestión, aunque controlado, en la mayor parte de los países que lo operan se mantiene, en un régimen más liberal que permite una mayor capacidad de adaptación a las necesidades y deseos de la demanda.

II EL CONTRATO DE SEGURO EN MEXICO

2.1) CONCEPTO DE CONTRATO DE SEGURO

El Artículo 1ero de nuestra Ley General sobre el Contrato de Seguro, lo define:

"Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista por el contrato."

"No se trata de una verdadera definición según lo asegura Luis Ruiz Rueda⁶, ya que aunque refiere el género próximo le falta la diferencia específica, por cuanto consigna una dicotomía asegurativa: resarcimiento de daño o pago de una suma de dinero.

Diversas legislaciones modernas no definen el contrato de seguro, por que no lo consideran propio de la Ley, si no mas bien de la doctrina y además por que las definiciones doctrinarias han sido objeto de muy vivas criticas y tachadas de inadecuadas para una institución tan compleja.

⁶Cf. Ruiz Rueda Luis, El Contrato de Seguro, Pag. 48

Existen dificultades para poder conceptuar el contrato de seguro, puesto que por su contenido y objeto pueden ser en un seguro de personas o de daños.

El seguro de personas tiene naturaleza mixta ya que puede cubrir un interés económico de cualquier especie, que resulte de los riesgos, o bien dar un derecho a prestaciones independientes en absoluto de toda pérdida patrimonial derivada del siniestro.

El seguro de personas tiene naturaleza mixta ya que puede cubrir un interés económico de cualquier especie, que resulte de los riesgos, o bien dar un derecho o prestaciones independientes en absoluto de toda pérdida patrimonial derivada del siniestro.

Por lo que se refiere al seguro de daños, tiene por objeto indemnizar el daño sufrido, ya que de acuerdo con los Artículos 85 y 86 de la citada Ley establece que la naturaleza de estos seguros es indemnizatoria al mencionar que todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de un contrato de seguro contra daños, en que la empresa aseguradora responderá solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y del valor asegurados.

Citare algunas definiciones que se han dado con el fin de abarcar los aspectos antes mencionados:

1.- " El seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer mediante una remuneración, la prima, para él o para un tercero, en caso de realización de un riesgo, una prestación; por otra parte, el asegurador quien tomando a su cargo un conjunto de riesgos los compensa conforme a las leyes de la estadística." Joseph Hemard⁷

2.- " Contrato de Seguro es aquél por el cual una persona, denominada asegurador, promete a otra, el asegurado, una prestación subordinada a la realización de un riesgo determinado, mediante una suma denominada prima o cuota." Planiol⁸

3.- " Por virtud del contrato de seguro la empresa se obliga, mediante una prima, asumiendo un riesgo, a satisfacer la necesidad del asegurado, con el resarcimiento del daño en los seguros de daños, y con el pago de una suma en los seguros sobre la vida y accidente." Mossa⁹

⁷Citado por Luis Ruiz Rueda, El Contrato de Seguro. Pag. 49 Segunda Edición Editorial Porrúa, S.A.

⁸Ibidem pag. 46

⁹Ibidem pag. 50

4.- " El contrato de seguro es el contrato por el cual una de las partes, el asegurador, toma a su cargo un riesgo cuya realización amenaza a la otra parte, el asegurado, mediante el pago por el asegurado de una remuneración, la prima o cuota." Henri y Leon Mazequd¹⁰

¹⁰Lecciones de Derecho Civil, parte III los principales Contratos, pag 511, Ediciones Jurídicas, Europa América. Buenos Aires, Argentina 1962.

2.2) CARACTERISTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO

Es importante la clasificación del contrato de seguro aunque tenga un régimen especial al parecer completo, ya que es la base sobre la cual se asienta esa disciplina y complementarla cuando haya lugar a ello, útil no solo es el aspecto didáctico jurídico aplicable al mismo, se encuentran las siguientes características:

1.- Es un contrato nominado, ya que la Ley establece un régimen particular propio.(Ley sobre el Contrato de Seguro), independientemente de que tengan o no un nombre determinado y legalmente establecido.

2.- Es de adhesión, pues una de las partes la empresa aseguradora redacta, determina o predispone el clausulado general del contrato, y la otra parte se limita a aceptarla o rechazarla.

"Amado Soler Aleu manifiesta que el contrato de seguro es un contrato de adhesión, dado que la compañía aseguradora preestablece las condiciones del contrato, y la impone al otro sujeto que las acepta como se las ofrecen o deja de celebrar el contrato si

no le satisfacen las condiciones del acto, pues no le es permitido discutir libremente las cláusulas y condiciones del contrato."¹¹

El seguro conserva su libre determinación para celebrar o no el contrato de seguro, pero para el caso de que determine celebrar será mediante un modelo que la empresa aseguradora ha estructurado y reglamentado conforme a la ley, dicha circunstancia se encuentra establecida por nuestra legislación al expresar "Las Instituciones de Seguros deberán presentar ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, para efecto de registro y vigilancia, los documentos y demás elementos a que se hace mención en el primer párrafo de este artículo, cuando menos treinta días hábiles antes de su utilización o puesta en operación. La citada comisión dentro de treinta días hábiles siguientes a la fecha de recepción de dichos documentos y elementos, podrá ordenar modificaciones o correcciones, cuando a su juicio no se cumpla con lo establecido en este artículo, prohibiendo su utilización hasta en tanto no se lleven a cabo las modificaciones o correcciones que ordene, de no hacerlo así, se entenderá que no existe inconveniente para su utilización.

El contrato celebrado por una Institución de Seguros en contravención a lo dispuesto en este artículo es anulable, pero la

¹¹Amado Soler Aleu "El Nuevo Contrato de Seguro" pag. 13 Revista Mexicana de Seguros México 30 de 1980.

acción sólo puede ser ejercitada por el contratante, asegurado o beneficiario o por sus causahabientes, contra la Institución de Seguros y nunca por ésta contra aquellos."¹²

3.- Es Bilateral, ya que del mismo artículo 1 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro se desprende la bilateralidad, puesto que se establecen obligaciones recíprocas para ambas partes; el asegurado pagar la prima y la empresa aseguradora la de prestar su garantía.

4.- Es Oneroso, existe una reciprocidad en cuanto a los provechos, ventajas y gravámenes; en el artículo 1837 del Código Civil para el Distrito Federal, se estipulan como provechos y gravámenes a las prestaciones y contraprestaciones de las partes, y las ventajas que procura a una u otra parte no es concedida si no hay en ella una prestación que deben hacerse mutuamente, es decir que las prestaciones recíprocas efectivas o prometidas que deben cumplir los sujetos son gravosas, pues consisten en cumplir o pagar prestaciones que se cubrirán en dinero.

5.- Es consensual, por que su perfeccionamiento nace con el consentimiento, diremos que: "El Contrato de Seguro se

¹²Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Art. 36 párrafo segundo. Editado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta".¹³

6.- De Empresa, se requiere de una organización económica y técnica capaz de soportar las consecuencias de los siniestros, es decir, un fondo constituido por las primas y administrado por la empresa; Nuestro Código de Comercio de 1887, todavía en vigor establece en su artículo 75, fracción XVI, que son actos de comercio los contratos de seguro, siempre que se celebren por empresas aseguradoras.

7.- Es Aleatorio, Artículo 1838 del Código Civil para Distrito Federal, pues las prestaciones, las ventajas o las pérdidas para ambas partes o para una sola de ellas, dependen de un acontecimiento fortuito futuro, incierto y extraño a la voluntad de los sujetos. El riesgo, que es la posibilidad de que el acontecimiento, resultado o evento previsto y asumido por la aseguradora suceda, es decir el acontecimiento del siniestro, depende del factor suerte.

8.- Es de tracto sucesivo o continuo, dado que las prestaciones reciprocas que el contrato pone a cargo de uno u otro sujeto no se agotan en un instante único de tiempo, sino que se

¹³Ley sobre el Contrato de Seguro Artículo 21 fracción I Editorial Porrúa, Segunda Edición.

proyectan durante el mismo hasta la extinción del contrato, las partes quedan vinculadas y recíprocamente obligadas la una hacia la otra hasta la terminación del contrato.

9.- De Buena Fe, de acuerdo al principio general de derecho moderno de que todo contrato es de buena fe, Artículo 1796 del Código Civil para el Distrito Federal, la buena fe, referida al contrato de seguro, significa atribuir a sus cláusulas el sentido lógico que fluye de su espíritu mas que de su letra.

En este aspecto " El proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, todos los hechos importantes para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas tal como los conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato".¹⁴

10.- Es Causado, es una figura contractual causada y no abstracta a literal la causa fin, o sea la contraprestación que se persigue al contratar. "La asunción del riesgo por la aseguradora tiene por causa fin el pago de la prima a la promesa de pago de la prima por el asegurado tiene por causa-fin la asunción del riesgo por

¹⁴Ley Sobre el Contrato de Seguro Artículo 8, Editorial Porrúa, S.A.

la aseguradora, la ausencia de una invalida a la otra por que no hay obligación sin causa".¹⁵

11.- Es Típico, constituye una figura contractual típico por que la ley estructura y esquematiza el contenido del contrato de seguro. Ella determina sus elementos esenciales y naturales los derechos y las obligaciones de los sujetos, los efectos y su prueba, la existencia y la nulidad del acto, nos da la ley un tipo de contrato que lo distingue de figuras contractuales similares al regirse por la ley sobre el contrato de seguro.

12.- Intuitio Personae, a la aseguradora no lo es indiferente la persona del asegurado, al contrario, tiene muy en cuenta esa circunstancia, al celebrar el contrato de seguro, la persona del asegurado es considerada, por la aseguradora a los efectos de celebrar o no, de rescindir o no el contrato como un riesgo en sí mismo, por ello, la ley faculta a la aseguradora cuando se transfiere el interés asegurado, para rescindir el contrato, si no le satisface el nuevo titular del interés asegurado.

Al respecto, "la empresa aseguradora tendrá el derecho de rescindir el contrato dentro de los quince días siguientes a la fecha

¹⁵Amadeo Soler Aleu "El Nuevo Contrato de Seguro" pag. 10 Revista Mexicana de Seguros

en que tenga conocimiento del cambio de dueño del objeto asegurado. Sus obligaciones terminarán quince días después de notificar esta resolución por escrito al nuevo adquirente, pero reembolsará a éste la parte de la prima que corresponda al tiempo no transcurrido".¹⁶

¹⁶Ley Sobre el Contrato de Seguro, Artículo 107, Editorial Porrúa, S.A., Segunda Edición, México, D.F., 1986.

2.3) ELEMENTOS DEL CONTRATO DE SEGURO

Los elementos esenciales de nuestro contrato de seguro, el legislador trató de definirlos propiamente en los dos primeros artículos, así redactados:

"Artículo 1.- Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".

"Artículo 2.- Las empresas de seguros solo podrán organizarse y funcionar de conformidad con la Ley General de Instituciones de Seguros".

Como podemos observar tienen la ventaja indiscutible de precisar los elementos esenciales específicos del contrato de seguro, son los siguientes:

2.3.1.- Elementos Personales

a) **El Asegurador.-** Se denomina el asegurador a la persona que debe pagar la indemnización o resarcir el daño al producirse el siniestro, esto es la empresa aseguradora.

b) El Asegurado.- Se le llama así al contratante del seguro, es decir, a la persona física o moral que contrata con una empresa y se compromete a cubrir determinadas sumas de dinero, denominadas primas a cambio de la prestación que recibirá en la hipótesis de que se produzca el acontecimiento que constituya el riesgo o en su caso la cosa asegurada, no sólo el interés del propietario es asegurable; otros intereses también lo son, a condición de que tengan contenido económico; así, el de un acreedor prendario o hipotecario, el de un inquilino, el de un usufructuario, etc.(Arts. 85 y 87 de la Ley sobre el Contrato de Seguro), en los seguros de vida, accidentes y enfermedades, es asegurado la persona física respecto de cuya existencia, integridad personal, salud o vigor vital se contrata la cobertura.(Art. 151 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

c) El Beneficiario.- Es la persona a quien se abona el dinero o se prestan los servicios que constituyen el contenido de la obligación del asegurador, no tiene derecho propio, si no derivado, no independiente si no sujeto a contingencias del contrato por parte del asegurado.

Es decir, " Persona física o moral, es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien, o por habersele designado así, cláusula beneficiaria, o bien por su carácter de heredero, casos estos dos últimos propios del seguro de vida."

d) La Póliza.- Documento Mercantil en el que constan las obligaciones y derechos de las partes en los contratos de seguros en ella deberá constar los derechos y obligaciones de las partes y:

- Nombres y Domicilio de los contratantes, así como la firma de la empresa aseguradora.

- La designación de la cosa o de la persona asegurada.

- La Naturaleza de los riesgos garantizados.

- La Vigencia de la cobertura.

- La Suma asegurada.

- El Monto de la prima

La póliza configura su manifestación escrita y la prueba, por excelencia, de su celebración; en consecuencia, su entrega al tomador constituye una de las principales obligaciones del asegurador.

Una vez entregada al asegurado este contara con 30 días para pedir las rectificaciones necesarias, transcurrido dicho plazo sin haber manifestación alguna, precluye su derecho y el contrato se regirá por el texto de la póliza.

2.3.2.- Elementos Reales

a) Riesgo.- Amenaza de un accidente susceptible a causar a alguien un daño o perjuicio derivado de circunstancias que se puedan prever pero no eludir, eventualidad prevista en el contrato y cuando esta eventualidad se realiza debe relacionarse con el pago de la indemnización.

Incertidumbre y daño son, pues, los necesarios y únicos atributos del riesgo; ahí donde haya certeza sobre la realización, no habrá seguro.

Si el riesgo desaparece después de la celebración del contrato éste se resolvería de pleno derecho y la prima se deberá únicamente por el año en curso a no ser que los efectos del contrato de seguro y el riesgo deban comenzar en el momento posterior a la celebración del contrato de seguro y el riesgo deban comenzar en el momento posterior a la celebración del contrato de seguro y el riesgo desapareciera en el intervalo en cuyo caso la empresa soló

podrá exigir el reembolso de los gastos, pero si el riesgo se agravase durante el curso del seguro, el asegurado deberá comunicar tal situación a la empresa aseguradora, dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento en que las conozca, si el asegurado omitiere el aviso o se provoca una agravación esencial del riesgo, cesarán de pleno derecho las obligaciones de la empresa en lo sucesivo.

b) La Prima.- Es la contra prestación del asegurado o del contratante, en su caso, por la garantía que presta el asegurador, no se fija arbitrariamente puesto que de la Ley misma se desprende que debe ser calculada; la falta de pago de está trae como consecuencia la resolución automática en todos los tipos de seguro, la prima es única significa que debe fijarse en cantidad alzada para todo el período de vigencia, habida cuenta de que en ciertos tipos de seguro de personas, como en los de vida entera y en los dótals, el período es prorrogable por los de accidentes y enfermedades, el período de vigencia puede ser de pocas horas y con frecuencia, de sólo unos minutos.

En todo tipo de seguros, la falta de pago de la prima o de cualquier de sus fracciones, dentro de los treinta días naturales siguientes a su vencimiento trae consigo la cesación automática de

los efectos del contrato, a las doce horas del último día de tal plazo. (Art. 40 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

c) Interés Jurídico-Economico Asegurable.- Legislación y doctrina están conformes, desde siempre, en que el seguro de daños no puede ser fuente de lucro para el asegurado, pues su misión es la de restablecer a su estado prístino un patrimonio desfavorable afectado por el siniestro y, en el seguro de provecho esperado, indemnizar al asegurado por la privación de una ganancia que legítimamente debía obtener; en consecuencia, sólo es asegurable el interés económico sobre las cosas, sus frutos o productos, y ningún asegurado puede pretender que se le pague cantidad alguna que exceda de dicho interés, aunque la suma asegurada fuere superior. Tal es el contenido, sucintamente expresado, del interés asegurable y de su obligada consecuencia, el principio indemnitario del seguro de daños, elementos de definición y de existencia de nuestro contrato.

2.4) AUTORIDADES, COMPETENCIA Y LEGISLACION EN MATERIA DE SEGUROS.

2.4.1.- De las Autoridades y su Competencia

La autoridad encargada de vigilar el cumplimiento de las leyes en cuestión de seguros es la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, la cual vigila, sanciona e interviene en las controversias que puedan surgir con motivo del funcionamiento de las instituciones de seguros.

Dentro de esta competencia se deberá agotar el procedimiento conciliatorio cumpliendo con las reglas específicas en el Artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Al recibir la reclamación la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, a la que en lo subsecuente denominaremos C.N.S.F., solicitará a la Compañía de Seguros rinda un informe y se presente a una audiencia de conciliación, si en esta etapa las partes no han resultado su controversia, la C.N.S.F. los invita a sujetarse de manera voluntaria a un juicio arbitral ya sea en amigable composición o en

estricto derecho, fungiendo esta como arbitro, quien dictara al final del procedimiento un laudo, o bien se pueden dejar los derechos a salvo por la voluntad de alguna de las partes para hacerlos valer ante un Tribunal Civil o Mercantil competente.

Cabe hacer mención que la C.N.S.F. ordenara a la Compañía de Seguros constituya la reserva por obligaciones pendientes por cumplir, esto es el monto de la reclamación, hasta en tanto no se resuelva dicha controversia procurando a favor del quejoso, los intereses que pueda generar dicha inversión, esta se realiza ante Nacional Financiera.

Como podemos observar es indiscutible agotar la instancia de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Para el caso de que el quejoso acudiera a los tribunales competentes deberá presentar acompañada a la demanda el acta en la que agoto el procedimiento en la C.N.S.F., el juicio que se tramitara en estos será de tipo ordinario mercantil, se seguira su procedimiento normal, tanto para el procedimiento en la C.N.S.F. como en los tribunales competentes se podrá interponer el amparo según el caso.

La Procuraduría Federal del Consumidor es una autoridad con la peculiaridad de amigable componedor, no es competente para conocer de las controversias que surjan con motivo de los contratos de seguro, toda vez que de conformidad con lo previsto en el Artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, es la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, la que ha de conocer de estos asuntos.

Sin embargo, la PROFECO puede solicitar un informe a las Compañías de Seguro respecto a los hechos citando a una audiencia de conciliación, previniendo de las multas a que pueden ser condenadas en caso de incumplir, las compañías deberán presentar el informe requerido e interponer el recurso de incompetencia para ser atendidos en la multitudada Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

2.4.2.- Legislación en Materia de Seguros.

a) **Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.-** Expedida en 1934, por el entonces Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos, LAZARO CARDENAS, originalmente llamada Ley General de Instituciones de Seguros.

Las empresas que se organicen y funcionen como Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, quedan sujetas a las disposiciones de esta Ley.

Las Instituciones Nacionales de Seguros se registrarán por sus leyes especiales y, a falta de éstas o cuando en ellas no esté previsto, por lo que estatuye la presente.

La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es el órgano competente para interpretar, aplicar y resolver para efectos administrativos lo relacionado con los preceptos de esta Ley y en general para todo cuanto se refiere a las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Competerá exclusivamente a la mencionada Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la adopción de todas las medidas relativas a la creación y al funcionamiento de las Instituciones Nacionales de Seguros.

En la aplicación de esta Ley, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, con la intervención, que en su caso corresponda a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, deberá procurar un

desarrollo equilibrado del sistema asegurador, y una competencia sana entre las instituciones de seguros que lo integran.

Es pues, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, quien ha de conocer de las controversias entre las instituciones de seguros y de sus asegurados, beneficiarios y terceros afectados. Autoridad que ha de resolver dichas controversias de manera conciliatoria.

b) Ley Sobre el Contrato de Seguro.- El Contrato de Seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. En los seguros mútuos será necesario, además, cumplir con los requisitos que la Ley o los Estatutos de la empresa establezcan para la admisión de nuevos socios.

Tanto la aseguradora como el Asegurado, quedarán sujetos a los preceptos establecidos en esta Ley, de conformidad con lo estipulado en la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Para Fines probatorios, el contrato de seguro, así como sus adiciones y reformas, se harán constar por escrito. Ninguna otra

prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación.

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

Este plazo 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.

De conformidad con las modificaciones de la Ley del pasado Enero de 1990, opera la caducidad de la instancia siempre y cuando se deje de actuar por más de 180 días.

Respecto a la cancelación, si no hubiese sido pagada la prima o la fracción de ella en los casos de parcialidades, dentro de los 30 días naturales siguientes a la fecha de su vencimiento los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de este plazo, Artículo 40.

Cualquier omisión e inexacta declaración de hechos que provoquen que la Aseguradora no pueda estimar adecuadamente el riesgo, estará facultada para rescindir de pleno derecho el contrato aunque no haya influido en la realización del siniestro.

Para efecto de rescisión la Aseguradora tendrá obligación de comunicar automáticamente, es decir por escrito y con acuse de recibo la rescisión dentro de los quince días a la fecha en que el mismo asegurador conozca la omisión o inexacta declaración.

c) Reglamento de Agentes.- Para efectos legales; se considerarán Agentes de Seguros las personas físicas o morales que intervengan en la contratación de seguros mediante el intercambio de propuestas y aceptaciones, y en el asesoramiento para conservarlos o modificarlos según mejor conveniencia de los contratantes.

Las personas a que se refiere lo anterior están sujetas de manera imperativa a lo dispuesto por este reglamento.

La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas será mediante los requisitos enumerados en el Artículo 5o quien otorgará la autorización para ejercer la actividad de Agente de Seguros.

Dentro de las actividades de los agentes de seguros, están:

- Recibir por cuenta del Asegurado las cantidades de dinero que por concepto de primas correspondan a los seguros vendidos.
- Intervenir en el asesoramiento y contratación de los seguros.

Son causas para solicitar la revocación de la autorización para ejercer la actividad de un Agente de Seguros, entre otras, las siguientes:

- No entregar a la empresa las primas cobradas por cuenta de ésta dentro del plazo de diez días contados a partir de su recepción.
- El hecho de que dolosamente proporcione datos falsos a la Aseguradora, sobre la persona del contratante, solicitante, asegurado o la naturaleza del riesgo que se pretenda asegurar o haya contratado.
- Ofrecer planes, primas, coberturas y condiciones distintas de las autorizadas para los diversos contratos de seguro.
- Cuando deje de satisfacer los requisitos que este reglamento exige para su autorización.

También causará cancelación de la cédula, cuando la autorización correspondiente se extinga por:

- Renuncia
- Interdicción
- Muerte

III RESPONSABILIDAD CIVIL

3.1) CONCEPTO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

De acuerdo con el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, el significado de Responsabilidad es:

" F. Calidad de Responsable : Que esta obligada a responder de ciertos actos, responsabilidad civil, obligación de indemnizar el daño causados a otro".

El Código Civil para el Distrito Federal regula dos tipos de responsabilidad civil:

- 1.- Responsabilidad Civil Subjetiva
- 2.- Responsabilidad Civil Objetiva

En cuanto al primer tipo de Responsabilidad, el Artículo 1910 del Código Civil, establece:

"El que obrando ilícitamente o contra las buenas

costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima".¹⁷

Por lo respecta a la responsabilidad objetiva, el Artículo 1913 del Código Civil, postula:

"Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzca o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".¹⁸

La diferencia entre los dos conceptos anteriores, radica que en la Responsabilidad Civil Subjetiva existe un hecho ilícito o culpa y en la Responsabilidad Civil Objetiva, el uso de una cosa peligrosa,

¹⁷Artículo 1910 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa 1989.

¹⁸Artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

de está manera los elementos integrantes de ambas responsabilidades serian:

- 1.- Un hecho ilícito o culpa
- 1 Bis.- El uso de una cosa peligrosa
- 2.- La existencia de un daño
- 3.- La relación de causa y efecto entre el hecho y el daño

HECHO ILICITO O CULPA

El Artículo 1830 del Código Civil, postula claramente el concepto de ilicitud en los siguientes términos:

"Es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres".¹⁹

Por lo que respecto a la culpa, es un elemento esencial para que nazca la obligación de reparar el daño causado. Generalmente la culpa se define como todo acto ejecutado con negligencia, descuido, falta de previsión, o bien, con la intención de dañar en cuyo caso ya esa culpa toma el nombre de dolo.

¹⁹Artículo 1830 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

En este orden de ideas para que proceda la reparación del daño se requiere la prueba de que el demandado ha obrado ilícitamente por dolo o culpa.

EL USO DE COSAS PELIGROSAS

Dentro del término "Cosas Peligrosas", comprendemos los mecanismos, aparatos o sustancias, que por su naturaleza puedan crear un riesgo para la colectividad. Pueden ser peligrosas por si mismas, como las sustancias explosivas o inflamables o por su naturaleza funcional, como los vehículos automotores.

LA EXISTENCIA DE UN DAÑO

Es una condición indispensable de la responsabilidad civil, pues es evidente que para que exista la obligación de reparar, es necesario que se cause daño, ya sea de carácter patrimonial o moral.

"Se entiende por daño patrimonial la pérdida o menoscabo sufrida en el patrimonio a consecuencia del incumplimiento de una obligación".²⁰

²⁰Artículo 2108 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí mismo tienen los demás.

"Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material, tanto en responsabilidad contractual, como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913, así como el Estado y sus funcionarios conforme al artículo 1928, ambas disposiciones del presente código.

La acción de reparación no es transmisible a terceros por acto entre vivos y sólo pasa a los herederos de la víctima cuando ésta haya intentado la acción en vida.

El monto de la indemnización lo determinará el juez tomando en cuenta los derechos lesionados, el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y la de la víctima, así como las demás circunstancias del caso.

Cuando el daño moral haya afectado a la víctima en su decoro, honor, reputación o consideración, el juez ordenará, a petición de ésta y con cargo al responsable, la publicación de un extracto de la sentencia que refleje adecuadamente la naturaleza y alcance de la misma, a través de los medios informativos que considere convenientes. En los casos en que el daño derive de un acto que haya tenido difusión en los medios informativos, el juez ordenará que los mismos den publicidad al extracto de la sentencia, con la misma relevancia que hubiere tenido la difusión original".²¹

LA RELACION DE CAUSA Y EFECTO ENTRE EL HECHO Y EL DAÑO

La relación de causalidad es el terreno de los elementos necesarios para que surja la responsabilidad civil. Debe de haber una relación de causa y efecto entre el sujeto activo que obra ilícitamente y el daño causado.

El Artículo 2110 de Código Civil, establece claramente:

"Los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse".²²

²¹Artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

²²Artículo 2110 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

REPARACION DEL DAÑO

"La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando sea posible o en el pago de daños y perjuicios".²³

Como ya lo dijimos anteriormente, daño es la pérdida o menoscabo que sufre una persona en su patrimonio y perjuicio, es la privación de cualquier ganancia lícita que debiere de haberse obtenido de no haberse producido el daño.

Pongamos un ejemplo: Una negociación de solventes tiene un vecino a una pensión de automóviles; ocurre un incendio en la negociación y se comunica el fuego al vecino; éste sufre el incendio de casetas, techos y estructuras para dar sombra y para simplificar el ejemplo supongamos que no resulta dañado ningún automóvil; la destrucción de las casetas, techos y estructuras serán valuados y calificado su monto como "daño" pero, el monto mensual de ingresos por pensiones, menos el monto mensual de egresos por operación del negocio, darán una ganancia lícita mensual de "X" el monto del perjuicio.

²³Artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la incapacidad temporal, incapacidad permanente parcial, incapacidad permanente total, o incluso la muerte, se estará a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo.

Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días para cada una de las incapacidades mencionadas anteriormente.

INCAPACIDAD TEMPORAL

Primeramente citaremos la Ley que al respecto nos dice:

"Es la pérdida de facultades o aptitudes que imposibilita parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo."²⁴

La Ley contempla que para estos casos sea remunerado el daño causado de la siguiente manera:

²⁴Artículo 478 de la Ley Federal de Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

"La indemnización consistirá en el pago íntegro del salario que deje de percibir el trabajador mientras subsista la imposibilidad de trabajar. Este pago se hará desde el primer día de la incapacidad.

Si a los tres meses de iniciada una incapacidad no está el trabajador en aptitud de volver al trabajo, él mismo o el patrón podrá pedir, en vista de los certificados médicos respectivos, de los dictámenes que se rindan y de las pruebas conducentes, se resuelva si debe seguir sometido al mismo tratamiento médico y gozar de igual indemnización o procede declarar su incapacidad permanentemente con la indemnización a que tenga derecho. Estos exámenes podrán repetirse cada tres meses. El trabajador percibirá su salario hasta que se declare su incapacidad permanente y se determine la indemnización a que tenga derecho".²⁵

INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL

Su definición conforme a la Ley:

"Es la disminución de las facultades o aptitudes de una persona para trabajar".²⁶

²⁵ Artículo 491 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

²⁶ Artículo 480 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

Estableciendo la indemnización correspondiente ante dicha disminución:

La indemnización consistirá en el pago del tanto por ciento que fija la tabla de valuación de incapacidades, calculado sobre el importe que debería pagarse si la incapacidad hubiese sido permanente total. Se tomará el tanto por ciento que corresponda entre el máximo y el mínimo establecidos, tomando en consideración la edad del trabajador, la importancia de la incapacidad y la mayor o menor aptitud para ejercer actividades remuneradas, semejantes a su profesión u oficio. Se tomará asimismo en consideración profesional del trabajador.²⁷

INCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL

Contemplada en la Ley que a la letra dice:

"Es la pérdida de facultades o aptitudes de una persona que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo por el resto de su vida".²⁸

Ante dicha pérdida la Ley regula su indemnización:

²⁷Artículo 492 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

²⁸Artículo 480 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

"La indemnización consistirá en una cantidad equivalente al importe de mil noventa y cinco días de salario".²⁹

MUERTE

Ante la pérdida de la vida igualmente se encuentra establecido en la Ley:

"Cuando el riesgo traiga como consecuencia la muerte del trabajador, la indemnización comprenderá:

- I. Dos meses de salario por concepto de gastos funerarios;
- II. El pago de la cantidad que fija el Artículo 502".³⁰

"En caso de muerte del trabajador la indemnización consistirá en una cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario sin deducir la indemnización que percibió el trabajador, durante el tiempo en que estuvo sometido al régimen de incapacidad temporal".³¹

DAÑO MORAL

"Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo

²⁹Artículo 495 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

³⁰Artículo 500 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

³¹Artículo 502 de la Ley Federal del Trabajo, Editores Mexicanos Unidos, S.A.

mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material, tanto en responsabilidad contractual, como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al Artículo 1913, así como el Estado y sus funcionarios conforme al Artículo 1928, ambas disposiciones del presente Código.

El monto de la indemnización lo determinará el Juez tomando en cuenta los derechos lesionados, el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y la de la víctima, así como las demás circunstancias del caso"³².

³²Artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, Editorial Porrúa, 1989.

3.2) SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

Llamado a operar en la medida en que el daño pueda imputarse a una persona civilmente responsable de él, y que presume, por ende, un definido perfil jurídico de la responsabilidad civil a la luz del derecho positivo de cada nación. De cuyo fundamento, más o menos exigente, depende su mayor o menor grado de eficiencia, o porque ella se entiende o deba entenderse encadenada a la culpa del agente, es un criterio subjetivo, probada o presunta, con su natural incidencia sobre la carga de la prueba, esto sucede en los países de Barbados, Ecuador, República Dominicana y Trinidad y Tobago; o por que descansa en un criterio objetivo basado en el riesgo inherente a toda actividad peligrosa, con su efecto restrictivo de la defensa del deudor esto en España, Portugal, Costa Rica, Jamaica, México, Perú y Venezuela.

3.2.1.- CULPA PROBADA

"Con la culpa probada como sustento de la responsabilidad civil, la carga de la prueba gravita sobre el damnificado o sus causahabientes. A quienes incumbe, además neutralizar la ausencia de culpa, con que el agente del daño puede disipar el fundamento de

su responsabilidad. Lo que torna remota la posibilidad judicial de hacer efectiva la indemnización derivada del hecho ilícito"³³.

3.2.2.- CULPA PRESUNTA

"Con la culpa presunta, invertida la carga de la prueba, es al imputado a quien corresponde probar, para desvanecer su responsabilidad, bien sea la ausencia de culpa o bien el caso fortuito, la fuerza mayor o la culpa de la víctima, pero ésta o sus causahabientes supuesta la prueba del daño, no obstante su relativa pasividad procesal, cuenta con mejores probabilidades de indemnización y la obligatoriedad del seguro puede cumplir más eficazmente la función social a que está destinada.

Respecto de los sistemas legales que identifica la culpa como fundamento de la responsabilidad civil"³⁴.

3.2.3.- RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Con la responsabilidad objetiva, totalmente ajena a la conducta personal del agente del daño, la resarcibilidad de éste ensancha substancialmente el universo de sus beneficiarios. Y, por

³³Información obtenida del Primer Congreso Iberoamericano de Derecho de Seguros, realizado en Bogotá del 23 al 26 de agosto de 1989, "El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Automovilística Versus El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito".

³⁴Ibidem pag. 11

ende, el ámbito del seguro obligatorio contra los riesgos de la circulación automotora.

Pero, no obstante ese denominador común (la presencia de la culpa como soporte de la responsabilidad), la responsabilidad objetiva viene registrando una evolución cada día más audaz. Estructurada inicialmente con la intervención de una causa extraña y la culpa de la víctima como únicas defensas susceptibles de desvanecerla, ha venido siendo objeto de una transformación tal que a lo menos en lo atinente al tráfico automotor hace tabla rasa de los principios que venfan informándola en la Ley, la Jurisprudencia y la Doctrina.

"Así en Francia para mencionar un sólo ejemplo, iniciando el seguro obligatorio de responsabilidad civil en virtud de la Ley de 27 de febrero de 1958 y de su decreto reglamentario de 7 de enero de 1959, apenas ahora con la Ley 85-677 del 5 de julio de 1985, denominada Ley Badinter, ha logrado aproximarse el sistema al seguro No Fault, pero sin renunciar a la infraestructura de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automotores terrestres. Culminación de todo un proceso que se inició con el proyecto Tunc (1966), fruto final de la evolución jurisprudencial de la responsabilidad civil en el área supraindicada,

basada originalmente en el derecho común, objetivada después respecto de la proveniente del hecho de las cosas o del hecho ajeno y finalmente eliminada como defensa la culpa de la víctima, conforme al fallo Desmares, a menos que por imprevisible e irresistible ella sea constitutiva de fuerza mayor, inspirada, en síntesis, en la filosofía del riesgo creado por la energía cinética de los vehículos, la Ley Bandinter ofrece en materia de responsabilidad civil, estas innovaciones fundamentales:

A) La asimilación del régimen de la responsabilidad contractual al de la delictual, o sea la unidad de la responsabilidad objetiva por el hecho de las cosas, por el hecho de otro o por el hecho de la inejecución de una obligación de resultado.

B) La exclusión de los ferrocarriles y tranvías que circulan sobre vías propias. A propósito de lo cual anota la citada autora que hubiere más juicioso reconocer expresamente que la irrupción ilícita de peatones o ciclistas sobre esas vías reservadas constituyen un caso de fuerza mayor exoneratoria de la responsabilidad del conductor.

C) La consagración de una responsabilidad de pleno derecho en el domicilio de los accidentes de la circulación,

responsabilidad fundada sobre la garantía de las víctimas, y de la cual nuestro derecho positivo (el Francés) no ofrecía hasta ahora sino un solo caso en el dominio muy particular de los riesgos nucleares.

Es así como, a la luz de su artículo 2o. a las víctimas, incluidos los conductores, les son inoponibles la fuerza mayor o el hecho de un tercero invocados por el conductor o guardián de un vehículo terrestre motorizado. Principio que, como lo anota A. Tunc Refleja el cambio que se opera en la naturaleza del seguro de automóviles: Se convierte abiertamente en la cobertura de un riesgo, toda vez que funciona aún en los casos en que no hay responsabilidad, que aunque no muy numerosos, están lejos de ser desestimables.

D) En relación con los peatones, ciclistas y pasajeros no conductores, la consideración de la culpa no está totalmente excluida y así en lo concerniente al daño corporal de que sean víctimas, puede oponérseles su culpa inexcusable si ella sido la causa exclusiva del accidente. Esto es, una culpa de gravedad excepcional derivada de un acto u omisión voluntarios, de la conciencia del peligro que debía tener su autor, de la ausencia de toda causa justificada, y que se distingue por la falta de un elemento

intencional de la culpa intencional. Definición ésta excesivamente estrecha, formulada por la Corte de Casación, en el dominio de los accidentes de trabajo.

E) Pero aún ésta clase de culpa es inoponible a las víctimas menores de 16 o mayores de 70 años, así como a quienes padecen incapacidad o invalidez del 80% o más.

Cumple reiterar, empero, que estas normas rezan con los daños corporales entre los cuales se incluyen también (Art. 5o) aquellos de que sean objeto los artefactos entregados a la víctima por prescripción médica (anteojos, prótesis, sillas de ruedas, etc.) y que si bien al conductor no puede oponerse como defensa la fuerza mayor o el hecho de un tercero, su propia culpa si está consagrada como causal de limitación o de exclusión de indemnización de los daños que él haya sufrido como efecto del accidente(Art.4o).

No llega tan lejos, en Colombia, pero esconde un avance positivo en la materia, la Ley 33/86 (Art. 117), cuando preceptúa que en la responsabilidad por el hecho ajeno cometido en ejercicio de actividades peligrosas el demandado sólo se libera mediante la prueba de una causa extraña. Tal vez sea éste un texto meramente reiterativo de la jurisprudencia nacional basada en el Art. 2356 del

Código Civil de ese país, pero su importancia radica en investirla de una jerarquía legal que la hace inexpugnable.

Agrega el citado Art. 117 que no están exoneradas de esta responsabilidad las personas de derecho público o privado, de donde puede inferirse, en sana hermenéutica, que sea cual fuere la naturaleza directa o indirecta la responsabilidad civil de la persona jurídica como generadora de los riesgos de la circulación, está sujeta al mismo principio legal.

Siendo, pues actividad peligrosa la circulación de vehículo automotores, sólo la causa extraña podría invocarse como elemento liberatorio de la responsabilidad del agente del daño. Cuando dicho de otro modo se da éste como efecto imprevisible e irresistible cuyo origen no es imputable a la esfera jurídica del deudor, y puede consistir en una fuerza mayor o caso fortuito, en el hecho de un tercero o en el hecho exclusivo de la víctima.

Es sin duda la responsabilidad objetiva, mejor mientras más huérfana de defensas, y claro está incorporada como principio en el derecho positivo del tránsito terrestre, la que puede ofrecer más positivo soporte al seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilíaria.

En la medida en que cubija al mayor número de víctimas eventuales de la circulación. Es ésta precisamente, una de las finalidades quizás la principal perseguida por la Ley Badinter y probablemente, aunque en más limitada escala, por nuestra Ley 33/86. Sólo que ésta ha tenido desarrollo entre nosotros más en función de un seguro de accidentes que de responsabilidad civil. Con ventajas tal vez mas aparentes que reales, y quizás en contravía de las atribuciones constitucionales del Gobierno Nacional. Lo que de todos modos, aparece claro es que la responsabilidad civil objeto del seguro obligatorio debe responder, en su fundamento al mismo criterio que la cubierta por el seguro voluntario. Enfrentadas en sus bases institucionales, sustentadas la una en el riesgo creado, la otra en la culpa o viceversa, no pueden coexistir exentas de efectos perturbadores en la administración de justicia³⁵.

3.2.4.- ELEMENTOS DEL SEGURO OBLIGATORIO

Una vez que hemos identificado a la Responsabilidad Civil con uno u otro fundamento, como sustento del seguro obligatorio contra los riesgos de la circulación automoviliaria, supuesto, además que éste está llamado a proteger simultáneamente el interés del

³⁵ Información obtenida del Primer Congreso Iberoamericano de Derecho de Seguros, realizado en Bogotá del 23 al 26 de agosto de 1989, "El Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Automoviliaria Versus El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito".

asegurado y el de las víctimas, es decir el interés privado y el interés social, es oportuno subrayar sus elementos fundamentales:

A).-PERSONAS OBLIGADAS

El seguro debe ser suscrito sobre cada vehículo por la persona eventualmente responsable de los daños a que su circulación pueda dar origen, que por regla general, es el propietario, pero puede ser también el usufructuario, el comprador con pacto de reserva de dominio o el arrendatario, como lo provee la Ley portuguesa o cualquier persona provista de interés en el seguro o el concesionario de servicios públicos de transporte de pasajeros como en el caso de México. Sujetos, como infractores, a eventuales sanciones administrativas.

Unos u otros, investidos de la calidad de tomadores y asegurados titulares de interés asegurable, interesados como tales en la traslación del riesgo que gravita sobre su patrimonio, suscriben el seguro en su nombre y por su cuenta, así sea a favor de las víctimas eventuales o de sus causahabientes como titulares finales de la prestación asegurada.

Pero es obvio que pueden también hacerlo extensivo, en la modalidad del seguro por cuenta, al conductor asalariado o no, provisto claro está de su respectivo carnet y autorizado, expresa o tácitamente, para conducir el vehículo. es lo que aconsejan, de consuno, la economía, el derecho y la praxis misma del seguro.

En un seguro de responsabilidad, el suscriptor (Tomador) o propietario sólo puede considerarse efectivamente asegurado si su responsabilidad se halla comprometida, y que si el responsable no es el suscriptor mismo, la garantía del seguro de responsabilidad debe cubrirlo, como efecto del seguro por cuenta.

B).- DAMNIFICADOS

Estructurado de este modo, con esa extensión primaria, como seguro de responsabilidad civil, el seguro obligatorio comporta naturales limitaciones en su proyección final. Los asegurados no pueden ser a la vez terceros damnificados. Nadie puede ser jurídicamente responsable para consigo mismo, y así el propietario, investido como titular del interés asegurable, no puede invocar frente al asegurador otro derecho que el de su indemnidad patrimonial como sujeto pasivo de la obligación indemnizatoria frente a la víctima. Ni, en igualdad de circunstancias, el

usufructuario o el locatario asegurados. Ni el mismo conductor asegurado como agente directo del hecho ilícito.

En cuanto a otras personas dependientes del tomador asegurado que como conductores no asalariados, han sido agentes directos del daño, a la vez que víctimas del accidente, (el cónyuge, los hijos, etc.), deben también entenderse excluidos del seguro obligatorio. El daño patrimonial afecta el interés del asegurado quien no puede, por lo mismo, contraer la calidad de acreedor de sí mismo. E igual cosa puede afirmarse de quienes, con igual dependencia, en calidad de meros ocupantes, padecen la lesión o daño originados en el siniestro.

Es así como suelen excluirse los daños producidos al tomador, al propietario del vehículo identificado en la póliza o al asegurado o conductor del mismo, o los causados a las personas cuya responsabilidad está garantizada o a su cónyuge, ascendientes, descendientes o hijos adoptivos o a quienes tengan estas mismas relaciones con el conductor o titular del seguro.

Unos u otros por lo demás tomadores, asegurados o personas vinculadas a ellos por nexos de familia, no necesitan una protección como ésta de tan marcado contenido social. Hay que

presumirlos protegidos por su propio nivel socio económico que les permite proveer a sus eventuales infortunios, bien sea mediante la aplicación directa de sus recursos patrimoniales o bien a través de seguros personales de uno u otro tipo.

A la operación racional del seguro obligatorio conviene la reducción de las víctimas indemnizables por que ella, a su vez, permite mejorar el quantum de las prestaciones aseguradas, esto es, coadyuvar la economía y eficiencia del sistema, robustecer su función protectora.

Es importante subrayar que el tomador y por tanto, sus dependientes exentos de responsabilidad civil en el accidente y, por tanto desprovisto del carácter de asegurado, puede contraer como tercero la calidad de víctima indemnizable como pasajero, por ejemplo, si ha transferido la guarda del vehículo al conductor.

C).-EXTENSION DEL SEGURO

En su modalidad más ambiciosa, el seguro obligatorio está concebido para cubrir la responsabilidad contractual y extracontractual a que de origen el tráfico automotor terrestre. Extendidas una y otra a los daños corporales (muerte, lesiones o incapacidades de las personas) y materiales. Aún al lucro cesante y

al daño moral. Y además con límites generosos de cobertura por víctima y por siniestro. Todo ello con sujeción a un ambicioso esquema legal adecuado a los países desarrollados, España ha decidido establecer con vigencia del 1 de enero de 1989, una suma asegurada mínima de hasta 8'000.000 de pesetas por víctima en el rubro de daños corporales y otra de hasta 2'225.000, en el de daños materiales por siniestro, sea cual fuere el número de damnificados. Siendo entendido que el quantum del daño debe ser probado, en cada caso, por la víctima o por sus derechohabientes.

Sólo que este esquema excede las posibilidades de países apenas en desarrollo. Y, por lo mismo, ha sido y ha de ser objeto de adopción gradual y fragmentaria. Y ofrecer limitada cobertura, no sólo en la naturaleza y extensión de los riesgos sino en su cuantía. Restringido, a la responsabilidad contractual de las empresas de transporte como en el caso de México, como protección de los pasajeros y de su equipaje. Extendido a la extracontractual y a toda clase de vehículos terrestres, para proteger también a ocupantes y peatones. Limitado a los daños corporales para cubrir los gastos médicos, clínicos, quirúrgicos y farmacéuticos, la incapacidad total permanente, la muerte y los gastos funerarios. Y por sumas moderadas, por no decir irrisorias. Enmarcado en todo caso, por su naturaleza de seguro de daños, cuyas prestaciones, radicadas en

cabeza de los damnificados o causahabientes, deben siempre entenderse imputables a la indemnización por mayor valor a cargo de los responsables a la indemnización por mayor valor a cargo de los responsables del siniestro. Y ordinariamente limitadas por víctima y por evento. Restricciones todas originadas en la necesidad político económica de no imponer un excesivo gravamen a las empresas de transporte y, por ende, a sus habituales usuarios. Y aún a los propietarios de automóviles de uso particular.

Aún así creemos que, otorgado como seguro de responsabilidad civil, para proteger simultáneamente el interés de asegurados y víctimas, comprensivo sólo de los daños corporales, basado en la responsabilidad objetiva, prioritariamente ordenado a la satisfacción de los gastos médicos y funerarios, cuya urgencia aparece ostensible, y secundariamente al daño patrimonial derivado de la muerte de la víctima, cuya evaluación admite alguna espera, el seguro obligatorio podría ofrecer prestaciones a la vez significativas y oportunas.

Además de España, cubren las dos clases de responsabilidad civil, la contractual y la aquiliana y las dos clases de daños, los corporales y los materiales, Portugal, República Dominicana y Venezuela. Costa Rica cubre las dos clases de

responsabilidad pero sólo sobre los daños corporales. México cubre las dos clases de daños pero sólo la responsabilidad contractual.

D).-ACCION DIRECTA

Concebido como instrumento jurídico económico de protección de las víctimas de la accidentalidad vial, el seguro obligatorio de responsabilidad civil reclama el mecanismo judicial de la acción directa, expresamente consagrada en la Ley, mediante cuyo ejercicio pueden hacerse efectivas del asegurador las prestaciones correlativas. Una acción a la cual no pueda éste oponer otras excepciones que la inexistencia formal del contrato, su expiración por ende y la malicia del acreedor en su reclamación. Lo mismo que las que fluyen de la ley orgánica del sistema. Y las personales de pago o compensación.

Todo ello sin perjuicio del derecho que asiste al asegurador de repetir contra el asegurado desprovisto de derecho a la luz del contrato.

IV.-REGLAMENTACION JURIDICA PARA LA OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO PARA EL USO DE AUTOMOVILES EN MEXICO

4.1) EL MARCO JURIDICO

Actualmente el seguro obligatorio de accidentes de tránsito a trascendido demasiado ya que su primordial función es la de las víctimas del daño, tratando de constituirse en un mecanismo de indemnización y dejando en segundo grado la responsabilidad civil, el cual como lo hemos mencionado anteriormente es utilizado por diversos países latinoamericanos como son: Chile, Colombia, Argentina, Ecuador y Perú, pues la esencia del seguro se ha enfocado a la protección de la víctima en su integridad personal antes que el amparo del patrimonio del eventual responsable y tal finalidad a sido lograda con éste sistema de seguro, en el cual la calidad de asegurado la ostenta la víctima del accidente de tránsito pues esta alternativa hace posible reparar el daño sin que resulte indispensable imputar su ocurrencia a la actividad de una persona determinada, es decir prescindiendo de la responsabilidad civil.

Existe una diferencia esencial entre el sistema de seguro de responsabilidad civil y el de indemnización automática o de accidentes, en este el daño es reparado sin que sea necesario imputar

su ocurrencia a la actividad de una persona, mientras que tratándose del primero es preciso en todos los casos, buscar un responsable cuya actividad haya sido la causa del daño.

En nuestro país la materia civil constitucionalmente compete a cada uno de los Estados, lo cual no sería posible implementar una fórmula general para cada uno, por otro lado las legislaciones existentes en nuestro país son diversas, en unas la responsabilidad civil está limitada en la propia Ley y en otras es ilimitada lo que provocaría una dificultad para lograr una homogeneización, por otro lado el costo de la cobertura ilimitada y que cubra tanto los daños a bienes como a personas haría que se incrementara su costo, por ello la esencia del seguro en primer lugar es cubrir las lesiones corporales que se causen a peatones y a ocupantes de los vehículos.

Uno de los principales aspectos importantes dentro de la institución del seguro obligatorio en caso de que se llegare a implementar en nuestro país, es el problema de la cuantificación del daño ya que según nuestra legislación civil establece:

"La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea

posible, o en el pago del daño y perjuicios.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte incapacitación total o permanente, parcial permanente; total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que éste en vigor en cada región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima. Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes.

Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2647 de este código.³⁶

Este precepto concede a la víctima la facultad de elegir entre el restablecimiento a la situación anterior o el pago de daños y perjuicios. Claro está que el restablecimiento tiene que ser posible, ya que nadie está obligado a lo imposible, por lo que en el caso de

³⁶Código Civil para el Distrito Federal, Artículo 1915, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F..

muerte o lesiones corporales sólo procede el pago de daños y perjuicios.

Para el caso de muerte según los artículos 500 y 502 de la Ley Federal de Trabajo, la indemnización consistirá en el pago de dos meses de salario para gastos funerarios, además del importe de 730 días de salario, para el caso de invalidez permanente según el artículo 495 de la Ley citada, la indemnización consistirá en una cantidad igual al importe de 1,095 días de salario; en el caso de invalidez temporal la indemnización será el pago íntegro del salario no percibido mientras subsista la incapacidad para trabajar o se determine la incapacidad permanente artículo 491 de la Ley invocada.

Cabe señalar, que en estos preceptos la cuantificación del daño se refiere al importe de días en salario, pero emite definir a que tipo de salario se refiere, lo cual hace que se propicien problemas en cuanto a su interpretación, pues como ya hemos comentado el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal, menciona como base para la indemnización el salario mínimo diario más alto que esté en vigor.

Independientemente de los daños y perjuicios, existen determinados daños cuya reparación es muy difícil y dentro de esta categoría se encuentran los daños morales.

Por daño moral debemos entender las lesiones sufridas por la víctima en sus valores espirituales como son entre otros, el honor, la honra y los sentimientos o afecciones.

En general "La víctima de un hecho ilícito sufre un menoscabo en su patrimonio, pero hay ocasiones en que sin ser afectado éste, su estado anímico y social es trastornado. Son daños no económicos, daños morales que pueden ser más graves que los patrimoniales como son:

Daños que afectan la parte social pública; estos, por lo general, se ligan a un daño pecuniario. O sea, son los que afectan el estado social de las personas y por el daño que sufren, pueden tener una merma en su patrimonio; como ejemplo, tenemos las imputaciones calumniosas que se harían a una persona física o moral que lo desprestigiarán en la actividad a la que se dedica.

Daños que lesionan la parte afectiva: son los más difíciles de reparar, ya que lastiman a una persona en sus sentimientos familiares o de amistad.

Daños que lesionan la parte físico-somáticas: estos, en ciertos casos,

producen sufrimientos, cicatrices y heridas que perjudican la presencia física de las personas ante la sociedad, aunque su capacidad de trabajo no sea disminuida".³⁷

Respecto a estos daños morales, mucho se ha discutido si puede existir reparación. Si bien es cierto los valores espirituales de la persona una vez que han sido lesionados jamás podrán ser devueltos a su estado, cualquiera que sea la protección jurídica que se les concede y la sanción que se imponga al causante del daño moral.

El derecho no ha encontrado otra forma de lograr una satisfacción para la víctima o sus herederos, ante la imposibilidad de reparar los valores espirituales lesionados o el dolor causado por un hecho ilícito, al herir los sentimientos o afecciones de una persona, especialmente por la pérdida de los seres queridos, solo atravez que condenando al pago de una suma de dinero al culpable que aunque se trata de una reparación muy imperfecta y que jamás podrá compararse con la imposibilidad de una reparación perfecta, el derecho no impusiera por lo menos una sanción pecuniaria.

³⁷Gutiérrez y González Ernesto. Derecho de las Obligaciones, Edit. José M. Cajica Jr. S.A. Puebla, Pue., México 1974, 5o Edición. Pag. 645.

Nuestra Legislación establece al respecto del daño moral lo siguiente:

Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspecto físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás.

Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización en dinero, con independencia de que se haya causado daño material, tanto en responsabilidad contractual, como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913, así como el Estado y sus funcionarios conforme al artículo 1928, ambas disposiciones del presente código.

La acción de reparación no es transmisible a terceros por acto entre vivos y sólo pasa a los herederos de la víctima cuando ésta haya intentado la acción en vida.

El monto de la indemnización lo determinará el juez tomando en cuenta los derechos lesionados, el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y la de la víctima, así como las demás circunstancias del caso.

Cuando el daño moral haya afectado a la víctima en su decoro, honor, reputación o consagración, el juez ordenará, a petición de ésta y con

cargo al responsable, la publicación de un extracto de la sentencia que refleje adecuadamente la naturaleza y alcance de la misma, a través de los medios informativos que considere convenientes. En los casos en que el daño derive de un acto que haya tenido difusión en los medios informativos, el juez ordenará que los mismos den publicidad al extracto de la sentencia, con la misma relevancia que hubiere tenido la difusión original.³⁸

Como podemos observar en este precepto, en el caso de una víctima de accidente automovilístico; en primer lugar tendría que demostrar ya sea ésta o sus derechohabientes, que aquél que le ocasionó un daño moral, incurrió en un hecho u omisión ilícitos, para lo cual en nuestra opinión traería como consecuencia que la víctima no podrá ser indemnizada si no acreditado el hecho u omisión ilícitos, que para la implementación del seguro obligatorio no es compatible con la naturaleza del mismo por lo siguiente.

La complejidad que entraña el hecho de que una persona haga uso de un instrumento considerado por sí mismo como peligroso que es el vehículo automotor, repercute el problema de enfocar la responsabilidad civil del conductor derivada en acto culposos, para lo cual la víctima tendrá que acreditar que el

³⁸Código Civil para el Distrito Federal, Artículo 1916, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F.

automovilista que causa en daño con su vehículo tenía la intención de dañar, lo que indiscutiblemente puede suceder por ejemplo si el conductor circula de noche y sin la luz encendida y atropella a un peatón, aquel que tiene la señal de alto y no la acata; o bien que circula a una velocidad excesiva; empero, que sucede si resulta que el automovilista es precavido o cuidadoso y daña a un peatón que por descuido o con el afán de quitarse la vida se proyecta contra el vehículo.

Es por esto que si el fundamento de la Responsabilidad Civil se encuentra enfocada en la casualidad que necesariamente debe existir entre la actividad de una persona y el daño sufrido a otra, o bien surge la inversión de la carga de la prueba que obliga al causante del daño a acreditar que no incurrió en culpa, o por lo menos que operó una circunstancia de exoneración como el caso fortuito o la culpa inexcusable de la víctima.

En la implementación del seguro obligatorio, si se llega a propiciar en nuestro país, los pagos que efectúen las compañías de seguros con motivo de indemnizaciones a que haya lugar, conforme a las normas relativas a la responsabilidad civil, o penal toda vez que la legislación penal establece que "al que ponga en movimiento una locomotora, carro, camión o vehículo similar y lo abandone o,

de cualquier otro modo, haga imposible el control de su velocidad y pueda causar daño, se le impondrá de uno a seis años de prisión".³⁹

Asimismo, las sanciones pecuniarias por concepto de reparación del daño a que aluden los artículos 29 al 39 del Código Penal para el Distrito Federal, será fijada por el juez según el daño que sea preciso reparar, de acuerdo con las pruebas obtenidas en el proceso, independientemente de lo preceptuado por los artículos 171 y 172 del mencionado código, ya que se impondrá prisión y la suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de conductor al que viole los reglamentos o disposiciones sobre tránsito y circulación de vehículos, en lo que se refiere a exceso de velocidad, al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar, cuando se cause un daño por medio de cualquier vehículo, motor o máquina.

³⁹Código Penal para el Distrito Federal, Artículo 169, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F.

4.2) TERRITORIALIDAD

El Seguro Obligatorio como lo hemos venido estudiando es una necesidad que se crea por el interés público ante los incalculables riesgos que la circulación automovilística entraña, ya que el deber de indemnizar al perjudicado deja de ser una cuestión de resolver entre particulares transformándose en un problema que afecta a la seguridad pública y ante la cual el Estado no debe permanecer inactivo, sino por el contrario constituirse en promotor de instrumentos que aseguren al ciudadano brindándole una protección adecuada.

La implementación del seguro obligatorio para el uso de automóviles en México, deberá ser válido dentro de los límites territoriales de la República Mexicana, cuya observancia será tanto para los propietarios o conductores de los vehículos de motor, como para las compañías aseguradoras que operen el ramo, pues podrá surgir negativa de éstas a la aceptación, también los vehículos extranjeros que se internen en el país deberán de contratar la póliza de responsabilidad civil.

Durante la realización de esta tesis en el Estado de Nuevo León, en el municipio de Monterrey; se implemento en beneficio de

la sociedad un seguro obligatorio para automóviles, el cual modifíco algunos artículos del reglamento de tránsito, creando un seguro en el cual se cubran los daños que pueda causar a terceras personas, es decir, un seguro de responsabilidad civil.

Este seguro operará en el municipio de Monterrey y zona metropolitana (Municipios de San Pedro Garza García, San Nicolás de los Garza, Santa Catarina, Guadalupe, Apodaca, Escobedo, Villa de García y Villa de Santiago).

El artículo fundamental que habla de este seguro, se encuentra en el capítulo IV, artículo 49, capítulo 1, inciso h) del Reglamento de Tránsito para ese Municipio y zona metropolitana, donde se indica como requisito para poder tramitar una licencia para conducir, el tener un seguro que ampare la Responsabilidad Civil del Conductor y que éste vaya emitido por una compañía reconocida y autorizada legalmente.

El artículo dice así:

"h) Acreditar tener contratado seguro de responsabilidad civil con compañía autorizada legalmente, que cubra la responsabilidad objetiva derivada del manejo del vehículo que se pretenda conducir, incluyendo los posibles daños causados a terceros."

El artículo 51, también hace mención del seguro refiriéndose a que se debe mantener, entre otras características, durante toda la vigencia de la licencia, el seguro de responsabilidad civil.

"Artículo 51.- Toda persona que haya obtenido licencia de conducción podrá hacer uso de ella durante su vigencia, siempre que conserve las aptitudes físicas y mentales necesarias para conducir vehículos de motor, y se mantenga contratado el seguro de responsabilidad civil mencionado en el artículo 49 de este reglamento."

En el artículo 52 fracción VII, se habla de que los menores que saquen un permiso para conducir, tendrán también que portar el seguro obligatorio civil vigente.

"VII.- Acreditar haber contratado el seguro de responsabilidad civil previsto en el artículo 49 de este reglamento."

Para el servicio público de transporte, en el capítulo VII artículo 98, se menciona que también este tipo de vehículos deben contar con el seguro de responsabilidad civil.

"Artículo 98.- Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros deberán contar con la póliza de seguro prevista por el artículo 52

fracción IV de la Ley de Comunicaciones y Transportes para el Estado de
Nuevo León."

Un párrafo muy interesante que aparece en el artículo VII dice que "La responsabilidad civil de los implicados será independiente de la responsabilidad penal en que pudiera incurrir."

Es decir, lo que las autoridades pretenden que se ampare con el seguro obligatorio del automóvil es la responsabilidad civil y no las multas o penas impuestas derivadas del accidentes.

Dentro del capítulo XI de las sanciones, en el Artículo 138 queda marcado que la multa por no portar el seguro de responsabilidad civil vigente, será de 10 DSM vigente en el municipio.

"Artículo 138.- La persona que conduzca cualquier tipo de vehículo, sin contar con póliza de seguro expedida por compañía autorizada legalmente que proteja los posibles daños y lesiones causados a terceros, será sancionada con multa equivalente al importe de diez días de salario mínimo diario general vigente en el Municipio."

"Quedan excluidos de esta obligación los conductores de bicicleta, triciclos, carros de propulsión humana y vehículos de tracción animal."

Es importante señalar que en esta reglamentación se habla de un seguro en la persona, existiendo una laguna al respecto ya que la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil es para los vehículos, lo cual podría quedar reglamentado en que al momento de pagar la tenencia anual o verificar el automóvil se demuestre con póliza vigente la contratación del seguro.

4.3) LEGISLACION EN MATERIA DE OBLIGATORIEDAD DEL SEGURO

Para poder realizar la implementación del seguro obligatorio en México, es necesario crear una reglamentación que con los siguientes aspectos:

1.- Que todo vehículo de motor que circule en la vía pública o carreteras del País, deberá contar con un seguro que proteja a las víctimas de los accidentes de tránsito.

2.- Que los vehículos no asegurados, no podrán circular por el territorio nacional y que el incumplimiento de dicha disposición prohíba la circulación del vehículo, mientras no acredite la contratación del seguro.

3.- Introducir en los Reglamentos de tránsito estatales y federales vigentes las disposiciones que establezcan la obligación de contar con un seguro que ampare a las víctimas de los accidentes de tránsito, así como las sanciones administrativas y pecuniarias al usuario del automóvil que no cuente con el seguro.

4.- Establecer en la Ley de la materia que todas las compañías aseguradoras que operen el ramo de vehículos automotores están obligadas a otorgar el seguro.

La estructura jurídica del seguro obligatorio requiere su especialización en el ámbito comercial que el seguro representa en la gran industria, asimismo el carácter que tiene el contrato de seguro ha dado origen a que tanto éste como las compañías aseguradoras que lo operan, sean reglamentadas por leyes específicas como lo son la Ley sobre el Contrato de Seguro y Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

Sin embargo, dado que todo lo relacionado con la circulación de vehículos automotores corresponde, parte a la jurisdicción federal y el resto a las jurisdicciones estatales, ello constituye el principal obstáculo que dificultaría que a través de una Ley específica se pueda implementar el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores.

La regulación en materia de tránsito federal se ha efectuado a través de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y por lo que se refiere al tránsito local corresponde legislar sobre ello a cada una de las entidades federativas.

Es incuestionable, la necesidad de hacer referencia a manera superficial del estudio de la constitucionalidad de la reglamentación que en su caso llegue a implementar el seguro que se propone tanto para las empresas de seguros como a los particulares.

Ahora bien los Estados que comprenden la federación son libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, "Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior, pero unidos en una federación establecida según los principios de esta Ley fundamental."⁴⁰

Así también según lo dispuesto por el Artículo 41 de nuestra Constitución Política, el pueblo ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión, en los casos de la competencia de éstos, y por las de los Estados en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de los Estados, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal. En efecto, los poderes federales no podrán intervenir ni

⁴⁰Constitución Política de los Estados Mexicanos Artículo 40, Editorial Porrúa, México, D.F.

legislar aquellas materias que no les hayan sido expresamente concedidas, por lo que debemos examinar si la federación tiene facultades para legislar en materia de seguros.

De conformidad a lo dispuesto por el artículo 73 fracción X, de nuestra Constitución, establece que son facultades del Congreso legislar en toda la República sobre comercio, entre otros, por lo que sólo nos resta analizar si el seguro parte de esta materia.

El código de Comercio, en su artículo 75 fracción XVI, establece que son actos de comercio los contratos de seguro de toda especie, siempre que sean hechos por empresas; asimismo la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros preceptúa en el artículo 3o fracción I, que en materia de actividad aseguradora quedará prohibido a toda persona física o moral que no tenga el carácter legal de Institución de Seguros, la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano. Por consiguiente debemos considerar que el contrato de seguro es un acto de naturaleza comercial, pues siempre deberá ser contratado con una Institución o Sociedad Mutualista de Seguros que previamente cuente con la autorización del Gobierno Federal, que compete otorgar discrecionalmente la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

La misma Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros establece que: " Los seguros de grupo o de empresa y popular, así como los que la Ley establezca como obligatorios los practicarán las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros de acuerdo con esta Ley y las demás disposiciones legales administrativas respectivas."⁴¹

Esta disposición no se refiere a los seguros sociales encomendados a los organismos públicos descentralizados correspondientes como lo son el Instituto Mexicano del Seguro Social y el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los trabajadores del Estado. La Ley supone por lo tanto, otra clase de seguros obligatorios que pueden ser practicados por las Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, en los cuales podría enfocarse al seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores.

Para el establecimiento de esta clase de seguros obligatorios estimamos que el Congreso de la Unión tiene facultades constitucionales suficientes, si se considera lo dispuesto por la fracción XXX del artículo 73 y lo preceptuado por el artículo 28 de nuestra Constitución.

⁴¹Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Artículo 12, Editada por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguro, A.C., México, D.F. 1990

Corresponderá la regulación en materia de tránsito federal a la Ley de Vías Generales de Comunicación y por lo que se refiere al tránsito local corresponde sobre ello a cada una de las entidades federativas, las cuales deberán enmarcar los lineamientos respectivos a efecto de que se cumpla con la obligación de contar con un seguro que ampare a todas las víctimas de un accidente en el que participe un vehículo automotor, y en caso de incumplimiento contemple las sanciones que se le impondrán a aquél que no cuente con el seguro.

Cada Estado de la República cuenta con un Reglamento de Tránsito, en el cual podría quedar ordenada la obligatoriedad del seguro para automóviles, y sancionado el caso de no contar con él; para poder tener un mejor control en el podría ser a través del pago de tenencia o al efectuarse la revista de contaminación.

Actualmente en nuestro país, a los vehículos de servicio público como son: Taxis, Microbuses y Camiones de pasajeros, se les solicita que cuenten con un seguro de responsabilidad civil, al momento de pasar revista, sin este requisito no se les entrega la misma.

En este caso las pólizas se emiten de manera desglosada, es decir, que por cada tipo de seguro se entrega una póliza; para el seguro de responsabilidad civil se tiene que pagar un deducible.

La necesidad del seguro obligatorio de responsabilidad civil ha ido creciendo por lo mismo se ha empezado a regular en algunos Estados, y en reglamentos.

4.4) COMPAÑÍAS QUE DEBERAN SER AUTORIZADAS

Las compañías que deberán ser autorizadas para la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, deberán contar con la autorización del Gobierno Federal al que compete otorgar discrecionalmente a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las operaciones de seguros, de conformidad con la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros que a la letra dice:

"ARTICULO 7o.- Las autorizaciones para organizarse y funcionar como institución o sociedad mutualista de seguros, son por su propia naturaleza intransmisibles y se referirán a una o más de las siguientes operaciones de seguros:

- I.- Vida;
- II.- Accidentes y Enfermedades; y
- III.- Daños, en alguno o algunos de los ramos siguientes:
 - a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
 - b) Marítimo y transportes;
 - c) Incendio;
 - d) Agrícola;
 - e) Automóviles;
 - f) Crédito;

4.4) COMPAÑÍAS QUE DEBERAN SER AUTORIZADAS

Las compañías que deberán ser autorizadas para la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, deberán contar con la autorización del Gobierno Federal al que compete otorgar discrecionalmente a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las operaciones de seguros, de conformidad con la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros que a la letra dice:

"ARTICULO 7o.- Las autorizaciones para organizarse y funcionar como institución o sociedad mutualista de seguros, son por su propia naturaleza intransmisibles y se referirán a una o más de las siguientes operaciones de seguros:

- I.- Vida;
- II.- Accidentes y Enfermedades, y
- III.- Daños, en alguno o algunos de los ramos siguientes:
 - a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
 - b) Marítimo y transportes;
 - c) Incendio;
 - d) Agrícola;
 - e) Automóviles;
 - f) Crédito;

- g) Diversos; y
- h) Les especiales que declare la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a lo dispuesto por el artículo 9o de esta Ley.

Las autorizaciones podrán otorgarse también para practicar exclusivamente el reaseguro, en algunas de las operaciones mencionadas en este artículo.

Las autorizaciones otorgadas a las instituciones de seguros, podrán comprender la práctica de las operaciones de reafianzamiento, en los términos del artículo anterior.⁴²

Al hacer obligatorio el seguro de responsabilidad civil, cada compañía deberá preparar su estructura para soportar la operación del mismo, se trataría de un caso semejante al Seguro Obligatorio del Viajero artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento, así como el Seguro de Responsabilidad Civil frente a pasajeros y terceros por el uso de aviones a que se refieren los artículos 342 y 352 de la Ley invocada. Sin embargo, la diferencia sustancial entre los seguros mencionados y el de vehículos automotores está en el número de pólizas que se lleguen a manejar ya que en el caso del seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores el monto es sustancialmente mayor.

⁴²Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, Artículo 7, Editada por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C., México, D.F., 1990

Como lo mencionamos anteriormente las compañías ya han empezado a estructurar dichos problemas con la obligatoriedad del seguro en diferentes Estados de la República, en donde a empezado a operar la ley de la oferta y la demanda, para el costo de estos seguros.

Es importante señalar que las compañías de seguros pueden concentrar la operación del seguro obligatorio a través de un organismo central especializado que actúe como representante de las compañías de seguros, lo cual se encuentra contemplada en la misma Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros en el artículo 11, pues las compañías de seguros pueden formar organizaciones auxiliares de seguros denominadas consorcios, que serán organizadas como sociedades previa autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, cuyo único objeto será prestar un servicio de seguros, en representación de las compañías aseguradoras.

Pero consideramos que no debe de realizarse lo anterior ya que se consideraría como un tipo de seguro más, y las compañías de seguros actualmente cuentan con una gran estructura que podría únicamente crear una área especial para este tipo de seguro, en

donde se le de tanto información como atención a los asegurados respecto de los seguros.

Dichas áreas al empezar a operar, podrían capacitarse junto con personal de la Secretaría de Protección y Vialidad, para que al momento de hacer obligatorio el seguro de responsabilidad civil ambas tengan pleno conocimiento del trámite que realicen y la probabilidad de violar esta ley sea casi imposible.

4.5) AUTOMOVILES CON OBLIGACION DE ESTAR ASEGURADOS

Los países latinoamericanos que cuentan ya con la obligación del seguro como son: Argentina, Chile y Colombia entre otros, han coincidido en señalar que será aplicable a todo vehículo automotor que cuente con aparatos previstos de motor propulsor destinados a circular por el suelo para el transporte de personas o de bienes. Los remolques o semiremolques que son acoplados a ciertos vehículos automotores, según estas legislaciones también se consideran como vehículos motorizados para efectos del seguro, debiendo por lo tanto contar con el seguro en forma adicional.

Se considera que los vehículos que no tienen propulsión propia, el cumplimiento de la obligación de tomar el seguro, no es lógico, ya que éste tiene por fin cubrir los daños que se produzcan con motivo de la circulación de los vehículos; en este orden de ideas si dichos vehículos no circulan por sus propios medios no podrán ocasionar accidentes de tránsito.

Sin embargo, si a un vehículo automotor le es acoplado un remolque o semiremolque, estos forman parte integrante del mismo, pues la cobertura del seguro que ampara al vehículo que ejerce la tracción sobre dichos elementos, está extendiéndose a cubrirlos.

Para el caso de que se implementara el seguro obligatorio en nuestro país, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, en el capítulo III, artículo 20 establece la clasificación de los vehículos por su peso y por el uso al que están destinados catalogándolos en dos grandes grupos, el primero como vehículos ligeros cuyo peso bruto se considere hasta 3.5 toneladas, y pesados con más de 3.5 toneladas.

Por el uso a que están destinados los vehículos, se clasifican en :

I.- Particulares: Aquellos de pasajeros que están destinados al uso privado de sus propietarios o legales poseedores.

II.- Mercantiles: Aquellos de pasajeros o de carga que sin constituir servicio público estén preponderantemente destinados:

a) Al servicio de una negociación mercantil, o que constituyan un instrumento de trabajo.

b) Al transporte de empleados y escolares.

III.- Públicos: Aquellos de pasajeros o de carga que operen mediante el cobro de tarifas autorizadas, por medio de una concesión o permiso, y aquellos que pertenezcan al Departamento u otras dependencias y entidades Gubernamentales que estén destinadas a la prestación de un servicio público.⁴³

Con la distinción anterior, la obligatoriedad del seguro aplicaría para todos ellos, desde luego los costos de las primas varían de acuerdo al tipo, clase y modelo; es importante señalar que actualmente las compañías aseguradoras solo aseguran vehículos con una antigüedad máxima de 15 años para el caso de cobertura amplia, esto es:

- Daños materiales al vehículo asegurado
- Robo total del vehículo asegurado
- Responsabilidad Civil frente a terceros
- Gastos médicos a ocupantes

⁴³Reglamento de Tránsito del Distrito Federal artículo 22, Publicación en el Diario Oficial de la Federación, el 9 de agosto de 1989.

y algunas compañías cubren también

- Asistencia legal al conductor del vehículo asegurado
- Otorgamiento de una fianza que garantice los daños causados

Y para el caso de tener una mayor antigüedad, solo se podrá contratar con cobertura limitada, la cual solamente no incluye los daños materiales causados al vehículo asegurado.

Para el caso de operar el seguro obligatorio, se deberá considerar a todos los vehículos que circulen en la República Mexicana no importando su antigüedad, desde luego esto, tendrá que ser analizado por las compañías aseguradoras ya que tanto las refacciones como talleres mecánicos, no son fáciles de localizar en cuestión de vehículos antiguos; y para el caso de localizarlos el costo es muy elevado.

Considero que los vehículos que podrán ser objeto de esta materia, serán aquellos que tengan menos de 20 años, y los demás vehículos sean sacados de la circulación ya que el alto grado de riesgo que representan afecta en gran medida a la población, aunado a que deben realizar el control de verificación de emisión de

contaminantes semestralmente, y les es cada día mas complicado realizar favorablemente dicha verificación.

Todos los vehículos nacionales o extranjeros deberán contar con un seguro de responsabilidad civil, para el caso de los extranjeros de visita deberán contratarla en la frontera por la que ingresen.

Para poder operar el multicitado seguro, las personas que tendrán obligación de asegurarse serán aquellas que sean propietarios de un vehículo ya sea persona física o moral.

Podríamos decir que " El seguro deberá ser concertado por el propietario del vehículo, considerándose como tal a estos efectos la persona física o moral a cuyo nombre figura inscrito el vehículo en el registro correspondiente. Podrá, en caso, concertarlo cualquier persona que tenga interés en el aseguramiento, expresando el concepto en que se contrata y quedando con ello el propietario relevado de aquella obligación."⁴⁴

⁴⁴Francisco Soto Nieto, *La Responsabilidad Civil en el Accidente Automovilístico*, Pag. 183, Editorial Gesta, Madrid 1969.

CONCLUSIONES

PRIMERA.- En nuestro país, los últimos años se ha presentado un crecimiento acelerado en los automóviles trayendo como consecuencia mayores accidentes automovilísticos, derivando en gran cantidad de lesionados, incapacitados, muertes y en general daños patrimoniales a las familias mexicanas.

SEGUNDA.- Es necesario crear la obligación a todos los propietarios de vehículos, de contratar un seguro de responsabilidad civil, mediante el cual queden amparados los daños causados un su persona o bienes, gastos médicos, gastos funerarios, indemnización por muerte, indemnización temporal, indemnización permanente total, indemnización permanente parcial, a terceras personas y así los damnificados no queden desamparados.

TERCERA.- La implementación de la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil, deberá operar para todos los vehículos tanto particulares como públicos que circulen por la República Mexicana, también para el caso de vehículos extranjeros que se encuentren de visita en nuestro país.

CUARTA.- Se deberá crear un reglamento especial que regule la obligatoriedad, la contratación, la operación, los riesgos amparados, los riesgos excluidos, las obligaciones de las partes, la prescripción, y demás condiciones generales de aseguramiento.

QUINTA.- Dentro de las regulaciones se deberá facultar a las compañías de seguros como únicos organismos para el pago anual del impuesto sobre tenencia o uso de vehículos, a fin de garantizar el cumplimiento de la normatividad ya que en este caso únicamente se aceptarían los pagos previa contratación del seguro responsabilidad civil.

SEXTA.- No deberá operar el seguro de responsabilidad civil si el vehículo no cuenta con el seguro correspondiente, si el conductor se da a la fuga, cuando sea conducido por persona que carezca de licencia o permiso expedida por autoridad competente o que dicha licencia no sea del tipo requerido para conducir el vehículo asegurado, los daños o pérdidas que cause el vehículo en operaciones bélicas, ya fueren provenientes de guerra extranjera o de guerra civil, insurrección, subversión, rebelión, expropiación, requisición, confiscación, incautación o detención por parte de las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones.

que intervengan en dichos actos, tampoco se ampararán pérdidas o daños que sufra o cause el vehículo cuando sea usado para cualquier servicio militar, con o sin consentimiento del asegurado.

También los riesgos no amparados será la responsabilidad civil del propietario del vehículo por daños materiales a bienes que se encuentren bajo su custodia o responsabilidad, o de propiedad de personas que dependan civilmente de él. y por daños a terceros en sus personas cuando dependan civilmente de él o cuando estén a su servicio en el momento del siniestro.

SEPTIMA.- Por último diremos que finalidad de este trabajo es la urgente necesidad de crear un seguro obligatorio de responsabilidad civil para el uso de automóviles en México, ya que es una necesidad social de interés público.

BIBLIOGRAFIA

DOCTRINA

- DIAZ BRAVO ARTURO, Contratos Mercantiles, Editorial Harla, México, D.F. 1983
- GUTIERREZ Y GONZALEZ ERNESTO, Derecho de las obligaciones, Editorial José M. Cajica, S.A. Puebla, Pue. México 1974
- LECCIONES DE DERECHO CIVIL PARTE III LOS PRINCIPALES CONTRATOS, Ediciones Jurídicas, Europa America Buenos Aires, Argentina 1962.
- MARTINEZ G.J., Manual teórico y práctico de seguros, Editorial Porrúa, S.A.
- MÜNCHENER R.G., El Fraude en el Seguro de Daños, República Federal de Alemania 1988.
- OSSA G. EFRÉN, Teoría General del Seguro, Editorial Temis, Bogotá, Colombia 1984.
- PALACIOS B.R., Diccionario de la Legislación de Seguros, México, D.F., Editorial Porrúa 1979
- RUIZ RUEDA LUIS, El Contrato de Seguro, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F. 1978.
- TAMAYO J.J., De la Responsabilidad Civil Tomo I, Editorial Temis, Bogotá Colombia 1989

- TAMAYO J.J., De la Responsabilidad Civil Tomo II, Editorial Temis, Bogota Colombia 1989

LEGISLACION

- CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, Editorial Porrúa, S.A. Quincuaseptima edición. 1989

- CODIGO DE COMERCIO, Editorial Porrúa, S.A. Cuadragésimaquinta edición 1985

- CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS, Editorial Porrúa, S.A. Ochentésima edición, 1986

- LEY GENERAL DE INSTITUCIONES Y SOCIEDADES MUTUALISTAS DE SEGUROS, Editada por la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, segunda edición 1990.

- LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO, Editorial Porrúa, S.A. Cuadragésima Edición 1985

- REGLAMENTO DE TRANSITO DEL MUNICIPIO DE MONTERREY, NUEVO LEON 1993

- REGLAMENTO DE TRANSITO DEL DISTRITO FEDERAL, publicado en el Diario Oficial del 9 de agosto de 1989.

HEMEROGRAFIA

- REVISTA MEXICANA DE FIANZAS, México, D.F., 1980

- SEGUROS Y FIANZAS, Colección Porrúa, México, D.F. 1991

- TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DEL DISTRITO FEDERAL, Leyes sobre el Contrato de Seguro, México, D.F. 1992
- MEMORIA DEL 1er CONGRESO IBERO LATINO AMERICANO DE DERECHO DE SEGURO, Bogota Colombia 1989
- MEMORIA DEL 2do CONGRESO IBERO LATINO AMERICANO DE DERECHO DE SEGURO, México, Distrito Federal, 1991
- DICCIONARIO MAPFLE DE SEGUROS, Castelo Julio Matrán, Editorial Mapfle, España 1988
- DICCIONARIO ENCICLOPEDICO QUILLET, ocho tomos, Editorial Cumbres, S.A. México, D.F. 1978