

276
2ej



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

SEMINARIO DE DERECHO MERCANTIL

**ANALISIS JURIDICO DEL CONTRATO DE SEGURO
DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VIAJERO
EN EL TRANSPORTE MARITIMO.**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
SILVINA FCA. HERNANDEZ SANTIAGO**



CIUDAD UNIVERSITARIA.

1988.



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

**A TODOS LOS QUE HAN FORMADO PARTE EN EL DESARROLLO DE MI
VIDA: GRACIAS POR PERMITIRME LOGRAR Y COMPARTIR CON USTEDES
LA CULMINACION DE UNA META MAS...**

**ANALISIS JURIDICO DEL CONTRATO DE SEGURO DE
RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VIAJERO EN EL
TRANSPORTE MARITIMO**

INTRODUCCION

En la actualidad el contar con un seguro es muy importante ya que éste nos da la seguridad de resarcir algún percance o accidente que se llegare a presentar en nuestra persona, en nuestros bienes muebles e inmuebles o bien cuando por nuestros actos resulten afectadas terceras personas.

Por lo anterior y dadas las ventajas que ofrece, en el presente análisis pongo de manifiesto la forma en que opera específicamente el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, y del que he de señalar que no basta simplemente en que los contratantes lo adquieran sino que es necesario que profundicen en sus textos, que los comprendan, para que así cumplan y exijan con los derechos y obligaciones a que se hacen acreedores.

El conocer el funcionamiento de este tipo de contrato, significa que el seguro en sí es muy amplio por lo que opera en diversos ramos, mediante los cuales se pueden proteger otros aspectos de la vida y del actuar del hombre y que son igual de importantes como los ramos de vida y automóviles, sin embargo es a éstos últimos a los que se les ha dado una mayor proyección.

El seguro en general es una fuente de ingresos que permite captar divisas, fomentar un intercambio de relaciones y participar activamente en la vida económica del país, por ello deseo que este análisis fomente en las empresas aseguradoras a innovar y difundir todos los ramos en los que opera el mismo, no olvidando que deben estar y ser acorde a las necesidades económicas y sociales que se van suscitando en el mercado, el cual cada vez es más competitivo debido a la gran apertura comercial y tecnológica de nuestros días.

I N D I C E

CAPITULO PRIMERO.- Conceptos Generales

1.1.- Definición del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo:

a)	El contrato.....	Pág. 1
b)	El seguro.....	Pág. 2
c)	Responsabilidad civil.....	Pág. 4
d)	El transporte:.....	Pág. 6
	Terrestre	
	Aéreo	
	Marítimo	
e)	El objeto	Pág. 8
f)	El interés asegurable	Pág. 9
g)	La póliza	Pág. 11
h)	La prima y sus formas de pago:	Pág. 19
	Contado	
	Semestral	
	Trimestral	
	Mensual	

1.2.- El riesgo en el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajeroPág. 25

a) Clases de riesgoPág. 26

b) Administración del riesgoPág. 26

c) Métodos de protección para los efectos adversos en la ocurrencia del riesgoPág. 27

1.3.- La terminación de un contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero:

a) RescisiónPág. 29

b) Término de vigenciaPág. 30

CAPITULO SEGUNDO.- Antecedentes históricos

2.1.- Antecedentes históricos del seguro:

a) OrigenPág. 32

b) EvoluciónPág. 37

2.2.- Surgimiento de la institución del seguro en MéxicoPág. 40

2.3.- Ventajas de la Ley de 1935 frente a las legislaciones extranjerasPág. 49

2.4.- Surgimiento de un seguro obligatorio para viajeros	Pág. 54
--	---------

CAPITULO TERCERO.- Marco jurídico

3.1.- Naturaleza jurídica del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero	Pág. 65
3.2.- Clasificación de este contrato	Pág. 74
3.3.- Elementos personales	Pág. 79
3.4.- Elementos esenciales	Pág. 86
3.5.- Elementos de validez	Pág. 89
3.6.- La responsabilidad civil	Pág. 85
3.7.- Leyes u ordenamientos aplicables	Pág. 103

CAPITULO CUARTO.- Análisis jurídico del contrato de seguro de responsabilidad civil en el transporte marítimo.

4.1.- Condiciones generales del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero	Pág. 107
4.2.- Las irregularidades que se presentan en torno a este seguro	Pág. 121

4.3. Las ambigüedades de la póliza de seguroPág. 125

4.4. La efectividad de este contratoPág. 133

**4.5. Conveniencia de que existan seguros especializados en el transporte
marítimo de personasPág. 136**

Conclusiones.....Pág.140

Bibliografía

CAPITULO PRIMERO.- Conceptos Generales

1.1.- Definición del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo

a) El contrato

En nuestro días y por las diversas actividades mercantiles que se realizan, es menester que en éstas se lleven a cabo infinidad de acuerdos con ánimo de lucro ya que por lo general estas actividades las efectúan personas que del comercio hacen su profesión.

Estos acuerdos para su existencia y validez deben de estar por escrito y cumplir con los requisitos que señala la Ley y para ello es necesario precisar qué es un convenio y qué un contrato. "La palabra convenio del latín conventio derivado de convenire, convenium es el acuerdo de 2 o más personas sobre una misma cosa, la convención íntegra es el género y el contrato la especie. La convención es un acuerdo de voluntades, cuyo efecto puede constituir o no una obligación; el contrato es una especie de convención hecha con el fin de obligarse". (1)

En tanto que el contrato "es un pacto o convenio entre partes que se obligan sobre materia o cosa determinada y a cuyo cumplimiento pueden ser compelidas". (2)

(1) GÓMEZ DE LIANO, Francisco, Diccionario Jurídico, Salamanca, 1979, Pág. 83

(2) OSSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales, Editorial Heliasta, S.R.L., Buenos Aires, Argentina, 1990, Pág. 167

Nuestro Código Civil en su artículo 1792 señala que el convenio "es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones; señalando asimismo en su artículo 1793 que los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos."

Ante estos planteamientos debo de señalar que el convenio efectivamente es un acuerdo de voluntades que da origen únicamente a obligaciones pero éstas quedan supeditadas al arbitrio de las partes para que se realicen o no. Sin embargo, el contrato además de ser un acuerdo de voluntades para obligarse crea y transfiere derechos, los cuales en caso de incumplimiento no están sujetos al arbitrio de los contrayentes pues existe específicamente una legislación que los regula, es decir producen consecuencias jurídicas.

b) El seguro

Por lo tanto y de acuerdo a lo expuesto, el contrato existe desde el momento en que una o varias personas están de acuerdo en obligarse respecto de otras, para dar o prestar alguna cosa o servicio, por lo que enseguida hago el planteamiento de que el seguro "es un contrato por el cual el asegurador responde del daño fortuito que sobrevenga a los bienes muebles o inmuebles asegurados, mediante el pago de la cantidad libremente pactada por las partes en concepto de prima". (3)

(3) GOMEZ DE LIANO, Francisco, *Ibidem*, Pág. 280

Asimismo se dice que el seguro "es un contrato en que una de las partes se obliga mediante cierto precio a responder a la otra del daño que podrían causarle ciertos casos fortuitos a que esta expuesta". (4)

De acuerdo a la definición que señala el artículo 1º de la Ley Sobre el Contrato de Seguro "éste es un contrato por medio del cual la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el mismo".

Ciertamente el seguro es un contrato porque en él existen derechos y obligaciones recíprocos entre los contratantes, los cuales producen consecuencias jurídicas en caso de incumplimiento, asimismo el seguro cumple con una función: social y económica, porque satisface las necesidades de seguridad de las personas al cubrir económicamente las pérdidas que sufren por causas naturales o por accidentes. Para que exista el contrato de seguro se debe contar con 3 elementos:

- 1.- Cosa asegurada,
- 2.- Riesgos a que esta cosa se hallé expuesta,
- 3.- Un precio estipulado por el asegurador para garantizar estos riesgos.

(4) ESCRICH, Joaquín, Diccionario Razonado de Legislación Civil, Penal, Comercial y Forense con citas del derecho, notas y adiciones por el Lic. Rodríguez de San Miguel, Juan, Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas de la U.N.A.M., México, D.F., 1993, Pág. 833

Estos elementos dan origen a diferentes clases de contratos de seguro como son: seguros de incendio, transporte marítimo y terrestre, automóviles, vida individual y colectivo, responsabilidad civil, agrícola, diversos riesgos, gastos médicos mayores, accidentes personales, póliza paquete y cristales.

c) Responsabilidad civil

Por lo que siendo el seguro un contrato y dado que en la práctica existen diversas clases de él, en lo personal me interesa el seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, para lo cual es necesario hacer un breve comentario en torno a lo que debemos entender por la responsabilidad. "Esta significa para la Academia, deuda, obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otro, a consecuencia de delito, de una culpa o de otra causa legal". (5)

Otra noción es que la responsabilidad "es la obligación de reparar y de satisfacer por sí o por otro cualquier pérdida o daño que se hubiere causado a un tercero". (6)

En torno a estas definiciones la responsabilidad civil es "la obligación que corresponde a una persona determinada de reparar el daño o perjuicio causado a otra, bien por ella misma, por el hecho de las cosas o por actos de las personas por las que deba de responder". (7)

(5) ESCRICH, Joaquín, *Ibidem*, Pág. 834

(6) OSSORIO, Manuel, *Ibidem*, Pág. 872

(7) OE PINA, Rafael, OE PINA VARA, Rafael, *Diccionario de Derecho*, Edición 21ª, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1995, P.P. 442-443

No debemos olvidar que existe la responsabilidad objetiva y la subjetiva, siendo la primera de ellas "aquella que emana de un riesgo creado, que se traduce en un evento dañoso, de cuyas consecuencias perjudiciales esta obligada a responder la persona que, en cierto modo, se encuentra en situación de recibir algún beneficio de la actividad susceptible de ocasionar daño", la segunda es "aquella que recae sobre una persona determinada como consecuencia de un acto propio que ha causado un daño a otra". (8)

La responsabilidad surge como consecuencia de los actos realizados por las personas o bien por situaciones imprevistas en las cuales de manera involuntaria figura el hombre; estas acciones o situaciones generan daños y perjuicios tanto al sujeto mismo como a las personas que resultan afectadas y a quienes se les tendrá que resarcir económicamente por éstos, por lo cual se ha dicho que la responsabilidad es un elemento que garantiza el cumplimiento del deber. Debo señalar que cuando el actuar del sujeto es con toda intención de causar daño a terceras personas se le obliga a la reparación de ellos coactivamente, en caso contrario, es decir por causas ajenas al actuar del sujeto se presentan daños y perjuicios afectando a las personas en sí mismas o bien en su patrimonio, éste también deberá de responder, pero tendrá a su favor que éstos no los originó de manera voluntaria o con dolo y por lo cual hasta se le podrá liberar de ésta.

(8) ESCRICH Joaquín, *ibídem*, Pág. 822

d) El transporte

Dado que este contrato se enfoca hacia la transportación de personas y existiendo los diferentes medios con los que se cuentan para trasladarse, es necesario hacer una remembranza de éstos.

El transporte viene a ser "un conjunto de medios cuya finalidad es transportar mercancías, personas o viajeros de un lugar a otro con un propósito económico o bien social". (9)

Esta actividad para su pleno funcionamiento comprende dos aspectos:

- 1.- La estructura económica, organizativa y técnica del transporte,

- 2.- La relación entre el transporte y el desarrollo de la sociedad desde un punto de vista social, cultural y económico.

(9) Diccionario Enciclopédico Oando 18, Editorial Oando, S.A., Barcelona, Volumen 18

Ante estos aspectos cabe señalar que cuando el sector transportes se encuentre debidamente organizado y esté al día en cuanto a los avances tecnológicos que van surgiendo, los haga suyos y los aplique, va a contribuir a que exista una mayor demanda por parte de la sociedad y por consecuencia habrá un crecimiento en el ámbito económico, social y cultural, dado que por estos avances técnicos puede realizar intercambios de materias primas y con ello construir máquinas mucho más complejas y eficientes. "Esta construcción de máquinas más avanzadas y eficientes a dado origen a que existan diversos medios de transporte, siendo los principales": (10)

A) El transporte terrestre: Este permite cualquier clase de vehículos empezando por el propio hombre, por el tipo de suelo, el relieve y la altitud, éstos colaboran o dificultan el mismo.

B) El transporte aéreo: No pone obstáculo a la velocidad, pero la cantidad de carga transportada es muy limitada si se compara con otros medios.

C) El transporte marítimo: El cual no presenta obstáculos de relieve y hace posible el transporte de mercancías y personas, pero hay que tener en cuenta los oleajes, las corrientes fluviales o el aprovisionamiento de víveres y combustible.

El transporte es de vital importancia, ya que por los avances de la ciencia y el descubrimiento de nuevas fuentes energéticas, éste permite también el

(10) SEGURO ESCOBAR, Mariano, TORREMOCHA LOPEZ, Miguel Angel, Temas para el Estudiante de hoy Qué es -Los transportes-, Editorial Granada, Madrid, Pág.12

traslado de información y de energía eléctrica tales como telégrafos, teléfono y satélites de comunicación, pero sobre todo busca conseguir una rentabilidad económica, es decir que a pesar de los costos del transporte, aumenten las ganancias.

e) El objeto

Uno de los elementos que da surgimiento a un contrato es el objeto y tratándose de un contrato de seguro como el que se plantea, debe existir un objeto por el cual las partes se obliguen el primero porque le interesa que ese objeto quede debidamente protegido y al segundo porque es el que hará frente al riesgo que éste sufra resarciéndole en su caso económicamente. "El objeto en un contrato de seguro, realmente no son las cosas o personas las que se aseguran; se aseguran las cosas que tienen relación con determinados objetos o personas". (11)

Esto significa que el objeto es el interés que exista sobre éstas por parte de los beneficiarios quienes son los que llegan a encontrarse en verdaderos aprietos económicos cuando se llega a realizar el evento imprevisto que afecta a la cosa o persona, por lo que las cosas corporales sobre las cuales existe un interés en ellas son los bienes muebles e inmuebles, así como las cosas incorporales como son los créditos, la responsabilidad, seguros, etc., pueden asegurarse varios intereses en relación con una sola cosa y varios intereses

(11) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín, Derecho Mercantil, Tomo II, Edición 21ª, Editorial Porrúa, S.A., México, O.F., 1994, Pág. 154

sobre varias cosas consideradas como una unidad, una muestra de este tipo puede ser el seguro colectivo que se da con frecuencia en el seguro marítimo y en el transporte terrestre, así como en el seguro de personas.

Lo que de hecho se asegura "es el interés pecuniario del asegurado en los bienes expuestos al riesgo; por lo tanto el objeto del contrato de seguro es el interés asegurable implícito en ellos". (12)

Por todo esto para que exista un verdadero seguro, es necesario que haya un interés por parte del asegurado y que este interés sea posible evaluarlo, y como consecuencia el verdadero objeto del seguro es el interés del asegurado.

f) El interés asegurable

Por lo que se refiere al interés asegurable, éste se estudia en los seguros de daños, ya que en ellos el objeto del seguro como se ha hecho mención no es propiamente la cosa asegurada, sino el interés que en ella tenga el contratante.

(12) Elementos del Seguro, Curso de Seguros del Chartered Insurance Institute, Editorial Mapfre, S.A., Pág. 189

"El interés asegurable puede referirse a:" (13)

A) A cosas determinadas (seguro de incendio, transportes, granizo, etc.)

B) A derechos determinados (seguros de crédito, pérdidas en el curso de valores, etc.)

C) Al patrimonio entero (seguro de responsabilidad civil, reaseguro, etc.)

Lo esencial del interés asegurable es que:

A) Tiene que haber derecho, interés o responsabilidad potencial sobre el asegurado, que puedan ser cubiertos,

B) Tal derecho, interés o responsabilidad ha de ser el objeto del seguro,

C) El asegurador ha de tener alguna relación legalmente reconocida con el objeto del seguro, por la que se beneficie de la seguridad del derecho, interés o libertad de responsabilidad y se perjudique por cualquier pérdida, lesión o creación en su responsabilidad.

(13) GARRIGUES, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, 9ª Reimpresión, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1993, Pág. 258

"Existe interés asegurable cuando": (14)

A) Hay un derecho legal dependiente de una expectativa,

B) Cuando la expectativa se funda en derechos legales.

Asimismo existirá interés asegurable y el seguro será válido cuando el asegurador evite los riesgos que adquirió en calidad de propietario, copartícipe, arrendatario, administrador de bienes ajenos o por cualquier otra razón que lo haya constituido como interesado en la conservación del objeto asegurado, puede decirse que el interés es una relación que surge entre los contratantes: asegurador-asegurado, cuya característica principal es una valoración económica que surge entre un sujeto y una cosa la cual va a satisfacer una necesidad, si no existe este interés como consecuencia el seguro será nulo y no tendrá ningún valor.

g) La póliza

Como todo contrato, éste debe quedar plasmado en un documento, en el cual se asentarán los acuerdos al que llegaron los contratantes, es decir asegurador-asegurado. Este documento recibe el nombre de póliza misma que

(14) ELEMENTOS DEL SEGURO, *Ibidem*, Pág. 175

deriva de la italiana polizza que originariamente significa promesa o compromiso. La póliza "es el documento en donde quedan acentados los derechos y obligaciones que van a normar el contrato entre las partes, así como las condiciones imperativas que lo reglamentan y las particularidades convenidas". (15)

Por su parte el Lic. Oscar Vásquez del Mercado, señala que el "contrato de seguro puede existir sin este documento, ya que la misma Ley Sobre el Contrato de Seguro admite para la existencia de éste la prueba confesional, asimismo señala que el solo hecho de que la compañía aseguradora tenga que entregar al contratante del seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes, esto solamente es un acto de cumplimiento por parte del asegurador". (16)

De la opinión del Lic. Vásquez del Mercado difiero, ya que el seguro al ser un contrato debe revestir con las características de éste, siendo así el señalamiento de la forma que hace nuestro Código Civil para el Distrito Federal que en su artículo 1833 refiere a que cuando la Ley exija determinada forma para un contrato, mientras que ésta no revista esa forma no será válido, salvo disposición en contrario, pero si la voluntad de las partes para celebrarlo consta de manera fehaciente, cualquiera de ellas puede exigir que se dé al contrato la forma legal y el artículo 1834 de este mismo ordenamiento señala que cuando se exija la forma escrita para el contrato, los documentos relativos deben ser

(15) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, El Contrato de Seguro en el Derecho Mexicano, Editorial No. 313, México, O.F., 1976, P.P. 501-504

(16) VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar, Contratos Mercantiles, Edición 5ª, Editorial Porrúa, S.A., México, O.F., 1994, P.P. 286-287

firmados por todas las personas a las cuales se imponga esa obligación si alguna de ellas no puede o no sabe firmar, lo hará otra a su ruego y en el documento se imprimirá la huella digital del interesado que no firmó. En base a este planteamiento el contrato de seguro esta regulado por la Ley Sobre el Contrato de Seguro, la cual en su artículo 19 señala: que para fines de prueba de éste, así como sus adiciones y reformas se harán constar por escrito; dando como una alternativa de prueba de dicho contrato única y exclusivamente a la prueba confesional; por lo tanto para mí la póliza es un elemento que da plena existencia al contrato de seguro y debe quedar por escrito pues refleja las obligaciones y derechos de las partes, y su entrega no solamente es un acto de cumplimiento sino una obligación que la Ley Sobre el Contrato de Seguro establece en su artículo 20.

Continuando con la póliza, este documento debe contener los siguientes requisitos; que señala la Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo 20:

***I.- Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;**

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

III.- La naturaleza de los riesgos garantizados;

IV.- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;

V.- El monto de la garantía;

VI.- La cuota o prima del seguro;

VII.- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes".

Por lo que hace a esta última fracción cabe señalar que efectivamente en la póliza figuran las cláusulas y condiciones que individualizan y precisan el contrato de seguro, reflejando con ello las obligaciones de una y otra parte perfectamente determinadas, asimismo como todo contrato celebrado por escrito, debe de ir firmado por quienes lo acordaron. "En la póliza se deben de distinguir 3 tipos de condiciones o cláusulas". (17)

(17) *Introducción al Seguro, Texto Programado, Cuadros 1, Editorial I.C.E.A., Madrid, 1972, Pág. 71*

A) Generales: Impresas en la póliza son las que determinan los derechos y obligaciones de las partes y cuantas estipulaciones son de aplicación a la generalidad de los contratos del mismo ramo o modalidad.

B) Especiales: Estas pueden modificarse mediante cláusulas que se añaden al formalizar el contrato.

C) Particulares: Son las estipulaciones que sirven para individualizar al contrato.

Asimismo en la póliza debe de señalarse la moneda, y por lo tanto todos los pagos que reciba la aseguradora como los que a su vez realice serán en moneda nacional de acuerdo con la Ley Monetaria vigente en la fecha de pago. Cabe hacer mención que antes de expedir una póliza la compañía aseguradora, otorga al interesado que es el futuro asegurado una solicitud de póliza, como es el caso del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, en la cual se deberá de realizar una descripción de la unidad o unidades en la que se mencione la marca, el modelo, número de placa o número económico, registro federal de vehículos, número de pasajeros y total de éstos, la forma de pago, vigencia y su duración, clave del agente que tramitó esta solicitud, fecha en que ésta se llevo a cabo, asimismo deberá de llenar un cuestionario en el que mencione si el transporte es de primera o segunda clase, qué tipo de concasión tiene si es público, escolar, de empleados u otro, si la

transportación de los pasajeros es terrestre o marítima, los estados que comprende su zona de operación, si solo opera en la zona urbana de la ciudad, los siniestros que haya sufrido en los últimos 3 años, si cuenta con otros seguros vigentes y los ha contratado con la misma compañía, en caso de que ésta opte por realizar alguna inspección deberá de indicar con qué persona habrá de dirigirse, y una vez efectuado ésta la aseguradora anotará la fecha en que la realizó ya analizados todos estos datos y no habiendo ningún impedimento por parte de ambos contratantes, se tramitará la póliza bajo los datos que se proporcionaron en dicha solicitud.

La Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo 29 señala que existen 3 tipos de pólizas, en el ramo de daños y son las que a continuación se citan, se deduce que es en este ramo porque la misma Ley deja muy en claro que para el ramo de vida se estará a lo que ésta dispone:

"Los tipos de pólizas son:

A) Pólizas nominativas: Son las que designan como titular del seguro a una persona determinada.

B) Pólizas a la orden: Se admite la transmisión de los derechos del asegurado, mediante el endoso.

C) Al portador: Son las que no designan como titular a una persona determinada. Para su ejercicio no basta la posesión del documento, se precisa también de su exhibición".(18)

Por lo que respecta a esta clasificación que hace la Ley Sobre el Contrato de Seguro, debo de mencionar que considera a la póliza como si fuese un título de crédito por lo tanto y de acuerdo al artículo 5º de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito éstos son documentos necesarios para ejercitar el derecho literal que en ellos se consigna y por ser títulos de crédito tienen sus propias características como son:

A) Incorporación: Son títulos que llevan incorporado un derecho y faculta al poseedor del mismo, es decir quien posee el título posee el derecho, no así en la póliza pues el asegurado puede hacer valer su derecho aunque no la presente, esto porque basta que la compañía aseguradora confiese la existencia del contrato de seguro.

B) Legitimación: Esta característica se divide en activa que es la facultad que tiene el titular del título de crédito para exigir al obligado el pago de la prestación que en dicho título se consigna y en su aspecto pasivo consiste en que el deudor que cumpla con la obligación consignado en el título de crédito se libera de ella. Por lo que hace a la póliza el asegurado para que exija el pago de su seguro, no basta con que presente este documento a la compañía aseguradora y ésta tenga que efectuar el pago, sino que ambas deben de cumplir con una serie

(18) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, *Ibidem*, P.P. 507-508

de requisitos en cuanto a la ocurrencia y comprobación del siniestro para que una vez analizado se efectúe o no el pago.

C) Autonomía: Es el derecho que cada titular sucesivo va adquiriendo sobre el título de crédito y los derechos en él incorporados. En cuanto a la póliza ésta puede cambiar de dueño pero siempre las condiciones y cláusulas bajo las cuales se contrato serán iguales y por lo tanto el nuevo dueño tendrá que sujetarse a ellas de acuerdo a lo que establece el artículo 106 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

D) Literalidad: En el título de crédito, se refiere a lo que está escrito en él, es la declaración pactada y medida de obligación de quien lo suscribe tanto en contenido y extensión, en tanto que la literalidad en la póliza, condiciones generales y endosos de la misma no son suscritas por el asegurado ni por el asegurador, ya que éstos son redactadas y elaboradas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas que es el organismo que las regula.

E) Circulación: Los títulos de crédito, pueden transmitirse de una persona a otra en forma libre, sin dilaciones y sin trabas, la mayoría de éstos se transmiten mediante el endoso, y el nuevo titular de éste puede ejercer el derecho incorporado en el mismo, mientras que la póliza de un contrato de seguro no se puede transmitir de una persona a otra, en virtud de que el asegurado es el único titular de ésta y en el caso de que ya no desee continuar con ella podrá solicitar su cancelación, y así concluir las obligaciones entre ambos, además de que la

circulación también esta regulada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas que es el encargado de dar su autorización para que las expidan las compañías aseguradoras.

Por todo esto concluyo que definitivamente la póliza no es un título de crédito que ésta es una prueba de la existencia del contrato de seguro, que aunque se clasifique en nominativas, a la orden y al portador ya he señalado que no funcionan ni circulan como título de crédito; pero he de mencionar que en la actualidad las pólizas que se manejan son las nominativas, es decir las que se expiden a nombre de una persona física o moral determinada.

h) La prima

Otro elemento que forma parte del contrato de seguro es la prima y ésta "es esencial en el contrato y al mismo tiempo una obligación fundamental del contratante del seguro, frente al asegurador". (19)

Se dice que la prima "es la contraprestación que el tomador del seguro debe hacer a cambio de la obligación que contrae el asegurador". (20)

(19) VASQUEZ OEL MERCAAO, Oscar *Ibidem*, Pág. 289

(20) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín, *Ibidem*, Pág. 157

Comparto esta idea, pues para que surjan las obligaciones de los contratantes: asegurador-asegurado, y se les haga frente, es necesario la existencia de la prima ya que con ésta la compañía aseguradora estará en condiciones de generar un fondo de inversión el cual le permitirá obtener intereses, reinvertirlos y con ello hacer frente a sus obligaciones contraídas para con el asegurado, en si la prima representa el costo del seguro. "Existen 3 clases de primas, las cuales a continuación cito": (21)

1.- Prima natural o de riesgo: Se define como la cantidad necesaria para cubrir el importe de los siniestros en el período considerado (un año generalmente), referido a un conjunto de asegurados contra el mismo riesgo.

2.- Prima de inventario: El asegurador a parte de las indemnizaciones tiene otros gastos de administración como empleados, instalaciones, etc., estos gastos se añaden a la prima natural y reciben el nombre de prima de inventario.

3.- Prima de tarifa: A la prima de inventario hay que añadir otros tipos de gastos los que supone al asegurador la retribución de los agentes de seguros, intermediarios, etc., esta partida se denomina gastos de adquisición que sumados a la prima de inventario da lugar a la prima tarifa.

La prima puede pagarse en un solo momento y se llama prima única, en ésta el contratante del seguro cubre la prima en una sola prestación. En los

(21) INTRODUCCION AL SEGURO, *Ibidem*, P.P. 104-105-108-111

seguros de vida, accidentes y enfermedades y daños, la prima puede ser fraccionada en parcialidades que correspondan a períodos de igual duración, en esta situación la Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo 38 señala que para esta forma de pago los períodos no podrán ser inferiores a un mes. Por lo que hace a los seguros de un solo viaje, tratándose de transporte marítimo, terrestre o aéreo y de accidentes personales, así como los seguros de riesgos profesionales no se podrá convenir el pago fraccionado de la prima.

"De acuerdo a cualquier forma de pago de la prima, ésta se basa en dos principios": (22)

1) La prima se paga anticipadamente, esto es en el momento de la conclusión del contrato,

2.- La prima es indivisible, es decir que se paga aún cuando el contrato se extinga durante el período en que corre el riesgo, por esta razón la prima se paga por entero al comenzar cada período.

La prima se determina en base a los datos estadísticos y cálculos actuariales, por lo que de acuerdo a esto existen:

(22) VASQUEZ OEL MERCAAO, Oscar, *Ibidem*, Pág. 290

1.- Prima pura o neta: Es el valor exacto del riesgo asumido sin tomar en cuenta ningún gasto de la empresa para su operación por lo que no representa ni pérdida ni utilidad.

2.- Prima bruta o comercial: Corresponde a la prima pura más los recargos por los gastos para su operación y es la que corresponde pagar al asegurado.

Por lo que la prima que aparece en la póliza es esta última ya que comprende las utilidades de la empresa, gastos de administración y el gasto que implica el pago de la indemnización, una vez que se pague la prima del primer período, las siguientes se entenderán vencidas al comienzo y no al fin de cada nuevo período, de acuerdo al artículo 36 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Formas de pago de las primas

Como lo he mencionado, la prima generalmente se paga por anticipado y por un período de un año, se pagará al momento de la firma de la póliza, siendo este un requisito para que ésta tenga efecto por lo tanto esta sería una forma de pago de contado.

Otra forma de pago es la semestral y es cuando los contratantes están de acuerdo en que la prima se pague en 2 semestres.

La forma de pago trimestral también la pactan los contratantes y se paga en cuatro trimestres.

La forma de pago mensual surge igualmente por acuerdo de las partes y abarca períodos por treinta días.

Todas estas formas de pago son gravadas con los intereses correspondientes a la parte de la prima que debe el asegurado. Cabe hacer mención que no es preciso que la prima siguiente a la del primer período, se pague en la misma fecha de vencimiento ya que se establece un período de tiempo llamado "plazo de gracia dentro del cual se puede efectuar el pago sin perder los derechos a la indemnización y éste no puede ser inferior a 30 días". (23)

Este plazo de gracia es de aplicación a todo tipo de pólizas excepto en el seguro obligatorio de automóviles, en que el pago se ha de hacer en la fecha de vencimiento.

En caso de que ocurra un siniestro la compañía aseguradora deducirá de la indemnización debida al beneficiario, el total de la prima pendiente de pago o las fracciones de ésta no liquidadas, hasta completar la totalidad de la prima correspondiente al período del seguro contratado.

(23) INTRODUCCION AL SEGURO, *Ibidem*, Pág. 104

Devolución de primas

En este apartado señalo los casos en que el asegurado tiene derecho a que se le reintegre parte de la prima que pago:

A) Cuando disminuye el capital asegurador y el valor del riesgo.

B) Cuando el asegurador rescinde el contrato sin culpa del asegurado.

C) Cuando el asegurador, sin culpa del asegurado, rescinde el contrato después del pago de la prima y antes del siguiente vencimiento.

La prima deberá ser pagada en las oficinas de la compañía, contra entrega del recibo correspondiente, o bien si no hay pacto en contrario de acuerdo a lo que establece el artículo 31 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

1.2. El riesgo en el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero

El riesgo "es la posibilidad de que por azar ocurra un hecho que produzca una necesidad patrimonial. El riesgo es un estado que se produce por consecuencia de un hecho". (24)

Riesgo para mí es un elemento esencial del seguro y es una amenaza de pérdida o deterioro que afecta a bienes determinados, a derechos específicos o el patrimonio mismo de una persona en su totalidad, esta amenaza es futura e incierta.

El Lic. Joaquín Garriges, señala que "la finalidad económica del seguro está en cubrir una necesidad pecuniaria producida por variadísimas causas: naufragios, granizo, pérdida del flete, etc. Por esto la compañía aseguradora debe de contemplar los elementos del riesgo tales como": (25)

A) Posibilidad e incertidumbre: Posibilidad de que ocurra un hecho dañoso o surja una necesidad patrimonial, se pacta para el futuro.

B) Azar: La realización del hecho previsto ha de ser fortuita.

C) Necesidad pecuniaria: Todo riesgo en la doctrina del seguro, implica la amenaza de que ocurra un hecho que provoque una necesidad pecuniaria.

(24) GARRIGES, Joaquín, *Ibidem*, Pág. 248

(25) GARRIGES, Joaquín, *Op. Cit.* Pág. 249

a) Clasificación del riesgo:

A) Riesgo especulativo: Promesa de una ganancia o la posibilidad de una pérdida, se tratan con técnicas comerciales tales como coberturas, contratos especulativos de cumplimiento en un plazo futuro.

B) Riesgo puro: Se contrae con la única perspectiva de perder o no perder; se tratan con técnicas de seguro.

C) Riesgos fundamentales: Emanan de pérdidas que son impersonales en su origen y en sus consecuencias las pérdidas no están causadas por individuos ni recaen sobre éstos, implican un elemento catastrófico.

D) Riesgos particulares: Surgen de pérdidas originadas por hechos individuales.

b) Administración del riesgo

El control y gestión del riesgo consta de 3 etapas:

A) Averiguación de las fuentes de que pueden emanar el riesgo.

B) Evaluación del impacto en el individuo u organización si ocurriese una pérdida.

C) Selección de la técnica o técnicas más efectivas para tratar el riesgo.

Todo esto tiene como única finalidad la utilización de uno o varios métodos para protegerse de los efectos adversos en la ocurrencia del riesgo.

c) Métodos de protección para los efectos adversos en la ocurrencia del riesgo

Tienen como prioridad el eliminar o reducir los factores que puedan causar una pérdida a una persona u organización; asimismo aminorar la pérdida cuando se produzca en el caso de que los métodos de prevención no sean totalmente efectivos y éstos son:

A) Prevención: Eliminar o reducir los factores que puedan causar una pérdida a una persona u organización.

B) Asunción: Método por el cual la persona u organización retiene y se responsabiliza de las consecuencias que pueda producir el riesgo.

C) Distribución: Reparto o dispersión del riesgo con el fin de evitar una pérdida total al convertirse el riesgo en siniestro.

D) Transferencia: El poseedor del riesgo tiene la alternativa de considerarlo cederlo a una persona o institución misma que se compromete a indemnizar a aquel en caso y por el monto de la pérdida.

Por lo tanto, los riesgos que cubre el seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo son: muerte, gastos médicos, inhabilitación o incapacidad parcial permanente y total permanente, así como al equipaje documentado por el asegurado como maletas, bultos y cajas contra los riesgos de daños o pérdidas parciales o totales y en caso de agravación del riesgo el asegurado deberá de comunicar a la compañía aseguradora cualquier circunstancia que durante la vigencia de este seguro provoque dicha agravación

esencial de los riesgos cubiertos, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que tenga conocimiento de tales.

1.3.- La terminación de un contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero

La terminación de un contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, como todo contrato está sometido a los preceptos que establece el Código Civil para el Distrito Federal sobre la rescisión y nulidad.

Primeramente la rescisión extingue la relación contractual como si nunca hubiese tenido lugar y la nulidad se presenta cuando adolezca de alguno de los vicios del consentimiento que invalida el contrato.

El Lic, Joaquín Garriges, señala que "la diferencia que existe entre la rescisión y nulidad es que la primera solo surte efectos a instancia de parte, en tanto la segunda desata el vínculo contractual sin más, o sea desde el momento en que la causa de nulidad se produce".(26)

(26) GARRIGES, Joaquín, Op. Cit. Pág. 300

He de señalar que tanto la nulidad como la rescisión tienen como única finalidad la disolución del contrato con efectos únicamente para el futuro.

En este contrato analizado, existe la terminación anticipada, la cual consiste en que las partes pueden convenir en terminarlo anticipadamente, lo cual deberá ser por escrito. Cuando el asegurado lo dé por terminado la compañía aseguradora tendrá derecho a la parte de la prima que corresponda al tiempo durante el cual el seguro hubiere estado en vigor de acuerdo con la siguiente tarifa para seguro a corto plazo registrada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Cuando la compañía lo dé por terminado, lo hará mediante notificación fehaciente al asegurado, surtiendo efecto la terminación del seguro después de 15 días de la fecha de la notificación y la compañía devolverá al asegurado la parte de la prima en forma proporcional al tiempo corrido a más tardar al hacer dicha notificación sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

PERIODO	PORCENTAJE DE LA PRIMA ANUAL
Hasta 2 meses	30%
" 3 meses	40%
" 4 meses	50%
" 5 meses	60%

PERIODO	PORCENTAJE DE LA PRIMA ANUAL
HASTA 6 meses	70%
" 7 meses	75%
" 8 meses	80%
" 9 meses	85%
" 10 meses	90%
" 11 meses	95%

De acuerdo a lo analizado en este primer capítulo y teniendo los elementos que conforman un contrato de seguro, manifiesto que el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, efectivamente es un acuerdo de voluntades entre la compañía aseguradora y el asegurado que en éste sería el transportista de pasajeros, y ambos están obligados recíprocamente uno al pago de una prima y el otro a brindar la protección al objeto o interés asegurado; y que por sus características pertenece al ramo de daños y por lo tanto es un seguro de responsabilidad civil, y como tal deberá de responder por los daños que el asegurado cause a sus pasajeros o viajeros que en este caso serían las terceras personas ya sea en su integridad física o en sus bienes resarcíendoles económicamente éstos cuando se encuentren abordando o bien permanezcan dentro de la embarcación.

CAPITULO SEGUNDO.- Antecedentes Históricos

2.1- Antecedentes históricos del seguro

e) Origen

El más antiguo indicio del principio del seguro se encuentra en el sagrado libro de la biblia en el antiguo testamento, correspondiente al libro del génesis, versículo 41, en donde se relata que un faraón egipcio tuvo un sueño muy extraño en el cual aparecían siete vacas gordas que eran devoradas por siete vacas flacas asombrado éste mando llamar a un interprete de sueños, quien de acuerdo a la interpretación afirmó que las 7 vacas gordas representaban siete años de abundancia y las siete vacas flacas serían siete años de carestía para todo el pueblo egipcio, fue así como este pueblo previendo la mala época, almacenó gran cantidad de víveres para poder subsistir cuando la época de las penalidades se presentara y así el pueblo no muriera de hambre.

Con posterioridad, en la pequeña isla de Rodas, se presentó la aplicación del principio del reparto del riesgo, los habitantes de ese lugar estaban rodeados por el mar Egeo, se dedicaban principalmente a la artesanía, razón por la cual viajaban para vender sus productos a los lugares cercanos. En sus travesías, frecuentemente sufrían cuantiosas pérdidas a causa de las tormentas que los obligaban a aligerar la carga de los barcos tirando algunas de las mercancías al mar. "La Ley Marítima de Rodas", que fue formulada aproximadamente 900 años

antes de Cristo, legislaba sobre la ayuda mutua de estos comerciantes marinos, en ella se establecía que si un barco era atrapado en una tormenta y se viera obligada arrojar al mar su cargamento o parte de él, siempre y cuando se rompiera su palo mayor, su mástil, su caña del timón, su ancla y timón, los propietarios de la mercancía transportada contribuirían con el valor del barco y las mercancías que se perdieran en el mar a causa de la tormenta.

En Babilonia, por los años 400 a 300 antes de Cristo, ya se practicaban los contratos de préstamo a la gruesa, este tipo de préstamos sobre casos de embarcaciones se practicaba en la India alrededor del año 600 antes de Cristo, y en Grecia eran usuales en el siglo IV también antes de Cristo, época en que se llevaban a cabo en relación asimismo con el comercio marítimo, conteniendo la condición de que: si la propiedad empeñada como garantía resultaba dañada o perdida en la aventura, el préstamo quedaba cancelado, en tales condiciones al embarcar una mercancía para su traslado de un lugar a otro, el propietario de ella podía obtener con garantía de la misma, uno de tales préstamos, pagando un tipo de interés más alto que el corriente para operaciones normales de esa clase, puesto que en tal cobro se incluía una prestación adicional para cubrir el peligro de naufragio o de captura, y así en caso de que el riesgo se realizara, el prestamista sufría la pérdida y el dueño de la carga quedaba liberado de la obligación de liquidar su adeudo, en la misma forma podían obtenerse préstamos no sólo sobre la carga, sino también sobre el valor de la embarcación y aún sobre el de los fletes, dependiendo de que el solicitante de aquellos fuera dueño sólo del cargamento o también del barco, y de esa manera: quien recibía el préstamo no sólo disponía de un capital útil para el fomento de sus negocios, sino que disfrutaba de los beneficios de un convenio que le ponía a cubierto de los riesgos

de la aventura, así pues: ese desplazamiento del riesgo fomentaba el desarrollo del comercio, dando seguridad a sus operaciones.

En la época del imperio romano a los soldados de las legiones romanas, se les pagaba por motivo de sus victorias obtenidas en guerra, pero eran inducidos a depositar parte de esa paga en un fondo para dárselo cuando éste abandonara al ejército o por el contrario, para entregárselo a los familiares en caso de su muerte. Años más tarde aparecieron las hermandades que eran agrupaciones voluntarias en las que sus socios se ayudaban mutuamente, proporcionaban auxilio a aquellos miembros que se encontraban en la pobreza a consecuencia de haber perdido sus bienes por algún siniestro ocurrido, también prestaban ayuda a los socios enfermos o a los que hubieran perdido el ganado, en fin, hubo varias hermandades en las cuales se otorgaban diferentes beneficios, que gracias a los fondos aportados por ellos mismos podían llevarse a efecto, así por medio de la hermandad un miembro era protegido durante su vida y a la vez sabía que en caso de muerte, también su familia gozaría de protección.

En la edad media surgen algunas asociaciones cuyos afiliados tenían como única finalidad ayudarse y protegerse recíprocamente, siendo las más importantes las siguientes:

A) Las gildas: Asociaciones de mutua defensa de un vecindario y cuyos miembros se comprometían mutuamente a resarcirse mediante el sistema de reparto los gastos de funerales, los daños por incendio, robo y enfermedades e incluso la pérdida de animales como consecuencia de factores climáticos.

B) Los gremios: Unión de trabajadores de una misma profesión dentro de una ciudad determinada, crearon también diversas formas de asistencia mutua.

C) Guidage: Con este nombre se le conocía en Francia y en Italia se le denominaba guidaggio, era una asociación que manejaba la transferencia del riesgo, como el caso que se presentó en Grecia en relación con las fugas de esclavos, por esta institución el señor feudal se comprometía mediante una retribución a indemnizar a los comerciantes y a otras personas que transitaban a través de barcos, los daños que pudieran sufrir.

Todas estas asociaciones citadas contemplaban la idea de protección y por el surgimiento de los grandes comerciantes se crea el primer seguro siendo éste el seguro marítimo, cuyas características prevalecieron para estructurar al mismo en la actualidad, este seguro tuvo mayor auge en todas las ciudades mercantiles de Europa, por lo que su uso y sus pólizas crearon normas las cuales se aplicaron de manera uniforme en todas esas ciudades.

Es en la ciudad de Génova, Italia en donde se dictan las primeras leyes en

torno a este seguro, cuya finalidad es de orden público, prohíbe la apuesta, el seguro de los extranjeros y el seguro por el valor total de las cosas, posteriormente surgen las ordenanzas de Barcelona de 1435, 1458 y 1481 "mismas que expidieron disposiciones que consideraban ya al seguro como un contrato especializado, cuyo objetivo era garantizar que la comunidad obtuviera los mayores beneficios que pudieran derivarse de la práctica de tal operación, tratando de evitar el fraude e impidiendo la obtención de seguros excesivos o de monto exagerado, a partir de estas ordenanzas el seguro quedó reconocido como institución y su práctica se extendió a todos los países con los que España comerciaba". (27)

En el año de 1560 surge la ordenanza de Bilbao, misma que se refiere al seguro, marítimo, sus pólizas y contiene formularios de pólizas marítimas de mercaderías. Todos estos ordenamientos regulan el contrato de seguro y consagran a España como cuna del derecho de seguros.

En los Estados Unidos de Norteamérica el seguro se empleaba como medio de protección contra riesgos del transporte marítimo exclusivamente, los cuales eran cubiertos inicialmente por agentes de empresas inglesas "se dice que en 1682 los barcos que navegaban entre Inglaterra y sus colonias, se amparaban con seguros adquiridos en dicho país, pues la primer empresa norteamericana de seguros se estableció en Philadelphia, EE.UU. en el año de 1721". (28)

(27) GOMEZ ARREOLA, Salvador, Los Seguros Privados en México, Edición de la Revista Mexicana de Seguros, México, O.F., 1968, Pág. 14

(28) GOMEZ ARREOLA, Salvador, *Ibidem*, Pág. 13

En Inglaterra en 1871 queda incorporada la Lloyd's de Londres cuyo nombre fue tomado de un café de esa ciudad, cuyo dueño era Edward Lloyd, en ese lugar se publicaba información marítima pues ahí se reunían armadores y negociantes quienes de esta información desplegada en boletín, convenían seguros y otro tipo de transacciones.

b) Evolución

Aunque el seguro en los siglos XV, XVI, XVII Y XVIII, se manejaba de acuerdo a las circunstancias en que se encontraban nuestros antecesores, éste contemplaba todos los riesgos que pudiesen sufrir en su persona o en sus bienes o sea era perfecto y funcional para ellos. Por lo tanto los beneficios que el seguro proporcionaba debían de extenderse hacia nuevos núcleos de población y nuevos intereses asegurables, teniendo como consecuencia que ampliar sus coberturas, es decir adecuarlas a los cambios que se fuesen presentando en el mundo ya sea en el aspecto social, económico, político y cultural.

“Es así como en Inglaterra surgen los seguros de incendio, terrestre y de vida:

A) Incendio.- Surgen por un gigantesco incendio que causó 20,000 damnificados y la pérdida de 13,000 casas, lo cual motivo a este país la organización de este seguro mediante la fundación de numerosas sociedades.

B) Terrestre.- Debe su origen al seguro marítimo e Inglaterra es la primera en aplicarlo.

C) Vida.- Este seguro surge por 3 factores que son:

Organización: Se crean las empresas de seguros por el crecimiento comercial y surgen las sociedades por acciones,

Técnico: Constituido por las primeras tablas de mortalidad y la adopción del seguro,

Jurídico: Representando la sanción del Gambling Act. de 1774 que declara válido a este contrato".(29)

Continuando el proceso del seguro "durante el siglo XIX se estudio a fondo su origen y evolución, tuvo gran importancia por su técnica y realidad económica, en esta época ya se empieza a estudiar a la empresa, como un elemento fundamental de este contrato comercial". (30)

Durante el siglo XX se empieza a realizar una reforma en torno a los ordenamientos del siglo XIX, por lo que se empieza a legislar adoptando formas sistemáticas definidas las cuales empiezan por plasmar amplios principios generales sobre el contrato de seguro, cualquiera que sea su tipo dedicando partes especiales a regular los seguros de daños, con normas generales y particulares para sus distintas ramas y los seguros de personas en especial el ramo de vida.

Este período "se caracteriza también por encarar la realidad de la empresa de seguro, por lo que solamente se autoriza la posibilidad del ejercicio de la

(29) J.C.F.M. Estudio de Derechos de Seguros, Editorial de la Revista Mexicana de Seguros, México, O.F., s/f P.P. 29-30

(30) J.C.F.M., *Ibidem*, Pág. 35

empresa de seguros a las sociedades anónimas, sociedades cooperativas, se instituye un control continuo de la autoridad administrativa del estado sobre la autorización para operar, las condiciones generales de póliza, las bases técnicas y tarifas, y en general sobre toda la actividad de las entidades, régimen que se torna eficaz, mediante un sistema de sanciones que llega hasta la liquidación coactiva de la entidad". (31)

Una vez conocido el origen del seguro así como su desarrollo es digno de mencionarse que éste es una institución, ya que tiene una finalidad y ésta es el de proporcionar tranquilidad y satisfacer las necesidades de una población, la cual cada vez por el desarrollo y cambios que se van suscitando en el mundo se va haciendo acreedora a nuevos y grandes riesgos, mismos que siempre van a afectar su patrimonio o bien su persona.

Precisamente por estos cambios y desarrollo que estamos viviendo, el seguro puede considerarse como un elemento de producción, ya que fomenta el crecimiento comercial e industrial, así como una estabilidad respecto a relaciones humanas, pues permite convivencia en cuanto a compartir un determinado riesgo por varias empresas aseguradoras o bien las relaciones entre asegurador y asegurado, asimismo puede considerársele como un medio que permite el ahorro, esto en cuanto al ramo de vida por su modo de operación ya que la realiza mediante el ahorro e inversión, lo cual favorece a la economía del asegurado así como a la de la nación.

(31) J.C.F.M., Ibidem, Pág. 37

El seguro ahora ya es conocido y adoptado en casi todo el mundo y regulado de acuerdo a los ordenamientos de cada país, pero su éxito será común en todos éstos si el asegurado hace buen uso de él, ya que es un contrato de buena fe y que a su vez el asegurador cumpla oportunamente con la obligación contraída, porque si incurre en tardanzas, originaría desconfianza, lo cual perjudicaría a esta actividad.

2.2.- Surgimiento de la institución del seguro en México

En el inciso anterior trate el surgimiento del seguro y su desarrollo a través de los tiempos, por lo tanto conociendo que su aplicación ya es de carácter mundial, es pertinente conocer cómo surgió esta institución en nuestro país.

Dada la conquista que los españoles lograron sobre nuestro territorio, éstos traen consigo todas sus costumbres y ordenamientos, aumentando y regulando con ello el intercambio comercial el cual siempre se caracterizó por realizarse a través de las vías marítimas.

El comercio interno de la Nueva España estuvo regulado por las disposiciones contenidas en las ordenanzas de los Consulados de Sevilla, Burgos y principalmente Bilbao y los aplicaba el Real Consulado de México constituido el 8 de noviembre de 1594, de acuerdo a estas ordenanzas "las funciones principales del Consulado eran judiciales, aunque también se le atribuye algunas de carácter administrativo como la recaudación del impuesto aduanal conocido

con el nombre de avería, el despacho de flotas que partían de los puertos de Veracruz y Acapulco, recibir, beneficiar y poner en cobro las mercaderías que se salvaron de los navíos que se perdieron en las costas". (32)

Las ordenanzas de Burgos y Sevilla no tuvieron vigencia en México, a pesar de que las decretaron las ordenanzas del Consulado de México y la Recopilación de Indias.

En 1785 el virrey de la Nueva España ordenó que el Consulado de México le informara del uso que hasta entonces se había hecho de las ordenanzas de Bilbao. Dicho organismo a su vez le informó al virrey "que observaba a falta de ordenanza particular suya lo establecido por las de Bilbao, en todo lo que era aplicable a las circunstancias del país y estilo de su comercio". (33)

Las ordenanzas de Bilbao constituyen la reglamentación sobre la materia más completa y avanzada que contenía no solamente la organización del Consulado y la forma de tramitar los juicios mercantiles, sino también una

(32) VAZQUEZ ARMINDO, Fernando, Derecho Mercantil, Fundamentos e Historia, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1977, Pág. 117

(33) BARRERA GRAF, Jorge, Tratado de Derecho Mercantil, Generalidades y Derecho Industrial, Volumen I, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1957, Pág. 72

regulación del derecho mercantil tanto terrestre como marítimo que vino a llenar lagunas e introducir modificaciones y novedades en los ordenamientos mercantiles vigentes en toda España, "consta de 29 capítulos que contienen 723 artículos o números; los 8 primeros capítulos se refieren a la organización y régimen del Consulado y su aplicación tenía lugar a falta de disposición contenida en las ordenanzas del Consulado de México, los restantes 21 capítulos se refieren a derecho sustantivo y por no estar este reglamento en las ordenanzas del Consulado de México, tenían plena aplicación, en ellos contienen disposiciones sobre los mercaderes y sus libros (IX), las compañías de comercio (X), los contratos (XI), las comisiones (XII), las letras de cambio (XIII), los vales y libranzas (XIV), los corredores de lonjas (XV), los corredores de navíos (XVI), las quiebras (VII), los fletamentos de navíos (XVIII), los naufragios (XIX), las averías y sus diferencias (XII), del modo de regular la avería gruesa (XXI), los seguros y sus pólizas (XXII), la gruesa ventura (XXIII), los capitanes de navíos (XXIV), del piloto mayor (XXV), de los pilotos lemanes o de costa (XXVI), del régimen de la ría (XXVII), de los carpinteros-calafates (XXVIII) y de los gabarreros y barqueros (XXIX)." (34)

Pero es en los años de 1895 a 1910 cuando en México se empiezan a organizar importantes aseguradoras tanto nacionales como extranjeras, mismas que no estaban reguladas por ninguna Ley específica en la materia. El gobierno mexicano daba grandes facilidades a las compañías extranjeras para que operaran lo que ocasionó que la mayoría lo hiciera en condiciones muy raquíticas,

(34) VAZQUEZ ARMNIO, Fernando, *Ibidem*, Pág. 121

en cuanto a sus técnicas y economía, no tenían ningún prestigio, lo único que les interesaba era el hacerse de dinero sin importarles en realidad responderles a sus asegurados ya que éstos eran objeto de grandes fraudes. Sin embargo, esta situación empieza a cambiar al introducirse dos empresas de seguros inglesas, las cuales gozaban de fama y prestigio siendo éstas:

A) The Phoenix, Co. de Londres y

B) La Casa William B. Woodrow & Co.

Como ya he citado las empresas operaban sin ninguna Ley que las regulara es por ello que en el año de 1893 surge la primera, misma que exigía para el establecimiento de una empresa aseguradora un depósito de \$10,000.00 el cual aumentaría al segundo año de su iniciación de acuerdo al funcionamiento de ésta y al número de seguros que la misma hubiese colocado, esto obviamente refiriéndose al capital obtenido. Esta Ley no protegía los intereses de los asegurados, sino más bien regulaba la cuestión fiscal al operar una empresa extranjera en nuestro país, esta misma Ley permitió que las empresas extranjeras ya establecidas trajeran a sus demás empresas representantes, lo cual originó la existencia de muchas aseguradoras y por lo tanto mucha competencia entre ellas, no se podía negar que éstas tenían gran experiencia en cuanto a sus fines publicitarios, capacidad técnica y administrativa y en cuanto a colocación y venta de seguros. En ese entonces las dos únicas empresas mexicanas que operaban en el ramo de vida fueron: La Mexicana y La Maternal, mismas que desaparecieron por esta situación, en tanto las empresas que operaban en el ramo de daños eran las extranjeras de las cuales nada se sabía y se ejercía muy poco control sobre las mismas.

Ante tal situación en 1895 los aseguradores se vieron en la necesidad de agruparse para presentar al gobierno un conjunto homogéneo y tratar de unificar el servicio de seguros sobre bases claras y honestas en favor de los asegurados en esta reunión todos los representantes de las compañías aseguradoras instalaron lo que llamaron una "obligación tarifaria", todo esto redundo en que se llevaran a cabo más reuniones y surgieran asociaciones las cuales cambiaban de nombre debido a que tenían que irse ajustando a las exigencias y necesidades del mercado asegurador, tanto mexicano como extranjero, siendo las más importantes:

A) Asociación Mexicana de Representantes de Compañías Extranjeras de Seguros contra Incendio.

B) Asociación Mexicana de Agentes de Compañías de Seguros contra Incendio.

C) Asociación Mexicana de Compañías de Seguros contra Incendio.

Debido a que nuestro gobierno permitió que se instalaran más empresas extranjeras además de las que ya existían, éstas se unieron a las mexicanas y dieron origen a lo que hoy conocemos como el conjunto asegurador al cual en esa época lo formaron las siguientes:

A) MEXICANAS:

América, S.A.
L' Ancaria, S.A.
Anglo Mexicana, S.A.
La Azteca, S.A.
La Latino Americana, S.A.
La Nacional, Cía. de Seguros sobre la Vida, S.A.
Unión de Seguros, S.A.
La Veracruzana, S.A.
La Protección Mutua, S.A.

B) ALEMANAS:

Aachen Und Munich
Albingia

C) INGLESAS:

Alliance Asce. Co. Ltd.
Atlas Assurance Co. Ltd.
British and Foreign Marine Insce, Co. Ltd.
Caledonian Insce. Co. Ltd.
Central Insce. Co. Ltd.

D) CANADIENSES:

British America Assurance, Co.
La Confederación del Canadá, Soc. de Seguros Sobre
la Vida

E) ESPAÑOLAS:

Compañía Anónima de Seguros "Aurora" de Bilbao

F) FRANCESAS:

Compagnie D' Assurances Generales
La Fonciere Incendie
L' Union de Paris

G) HOLANDESAS:

Los Países Bajos

H) ITALIANAS:

Assicurazioni Generali Di Trieste e Venezia

I) NORTEAMERICANAS:

**Agricultural Insee. Co.
Hartford Fire Insee. Co.
Home Insurance Co.**

J) SUIZAS:

La Baloise de Basilea

Por todas estas empresas es indudable que existía una gran competencia y rivalidad entre ellas pero todas tenían a su favor, la ignorancia y pobreza de los habitantes de esa época, en ese entonces operaban dos agencias extranjeras en el ramo de vida y 45 agentes representantes también de empresas extranjeras que practicaban el seguro de daños a la propiedad, la Asociación Mexicana de Representantes de Compañías de Seguros fundada desde 1897 contaba en diciembre de 1928 con dos socios mexicanos y 52 extranjeros. Sin embargo "es hasta el 25 de mayo de 1910 cuando el gobierno de Don Porfirio Díaz promulgó la Ley que debía regular la actividad aseguradora en el país y la seguridad del asegurado y la cual contemplaba los siguientes puntos:

- 1.- Que el seguro sólo podía ser practicado por empresas constituidas como sociedades anónimas o por mutualistas.**

2.- Que éstas no podían operar sino mediante autorización previa de la Secretaría de Hacienda.

3.- Se hacía obligatoria la constitución y la inversión de reservas técnicas y de previsión.

4.- Se estableció la inspección oficial de acuerdo con el reglamento respectivo.

5.- Las tarifas de primas y los documentos de contratación de los seguros, deberían ser previamente aprobados por la citada Secretaría de Hacienda.

6.- Se exigía a las empresas la publicación periódica de sus estados financieros.

7.- Se ordenaba la creación de un departamento de seguros, que se fundó en la Secretaría de Hacienda el 15 de diciembre de 1910." (35)

(35) GOMEZ ARREOLA, Salvador, *Ibidem*, Pág. 17

Respecto a este punto y en mi opinión debo señalar que la figura del seguro en nuestro país no fue muy bien manejada, éste como lo mencione es toda una institución cuya finalidad es proporcionar seguridad y satisfacer las necesidades económicas en relación a la persona o bienes del individuo cuando éste sufra un accidente o bien cuando se presenten fenómenos naturales que originen daños y pérdidas, por lo que el gobierno mexicano en lugar de que hubiese aprovechado y brindado apoyo a las empresas nacionales para que operaran en esta actividad y repercutiera en un beneficio general, lo que hizo fue darle auge sí pero a través de empresas extranjeras mismas que prácticamente se apropiaron del país y de esta actividad para satisfacer sus necesidades y acrecentar la economía de sus países. Sin embargo, cuando esta por iniciarse la regulación de esta actividad y de estas empresas, el gobierno tiene que afrontar el movimiento de la revolución mexicana, descuidando con ello nuevamente a ésta y a sus pocas empresas mexicanas que en esa época existían.

2.3.- Ventajas de la Ley de 1935 frente a las legislaciones extranjeras

Debido a las circunstancias en que se encontraba el país y una vez transcurrido el movimiento revolucionario y dada la experiencia que se había adquirido respecto a la actividad aseguradora es en el año de 1935 cuando ya de manera centrada y organizada se empieza a legislar en esta materia, lo cual constituye un gran avance en el desarrollo del seguro en México.

La Ley Sobre el Contrato de Seguro se realizó en el año de 1935 tomando lineamientos y la experiencia de otras legislaciones extranjeras que ya regulaban esta actividad como son: la Ley francesa del 13 de julio de 1930, parte de un proyecto llamado Mossa y la Ley del 8 de abril de 1908 de la Confederación Suiza de la cual se tomó gran parte para su elaboración, en virtud de que como lo he mencionado en nuestro país no existía ordenamiento alguno, esta Ley fue elaborada eliminando algunas anomalías que presentaban los ordenamientos citados y agregando nuevos lineamientos siendo éstos: para realizar un contrato de seguro simplemente bastaba la consensualidad pura y simple "es decir que con la sola expedición de la póliza que contenía el acuerdo de voluntades era suficiente para tener por celebrado y perfeccionado al mismo". (36)

Para el pago de una prima nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo 40 concede al asegurado un término de 30 días para que lo efectúe, sin hacerse entrega de la póliza pero durante este plazo éste goza con una protección gratuita "no así en la legislación francesa del 13 de julio de 1930 pues el pago de la prima debía ser en el momento del perfeccionamiento del contrato sin término de gracia pues una vez firmada la póliza el contrato existe pero si la prima no es pagada no entra en vigor". (37)

(36) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, Op. Cit., Pág. 47

(37) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, Op. Cit., Pág. 48

La Ley Sobre el Contrato de Seguro en su artículo 145 dice que la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero por responsabilidad civil derivada de actos del asegurado que cause un daño a ese tercero, "lo novedoso en cuanto a la responsabilidad civil se encuentra en el artículo 147 del citado ordenamiento ya que concede al tercero perjudicado acción directa con el asegurador, independientemente de que su asegurado tenga culpa o no, y sin tener que fijar su responsabilidad previamente ante autoridad judicial así lo previene de manera clara el artículo 71". (38)

Asimismo nuestra Ley establece que cuando el futuro asegurado incurra al momento de requisitar la solicitud de seguro en omisiones o inexactas declaraciones el contrato de seguro será rescindido de pleno derecho "no así en las legislaciones extranjeras ya que si esto ocurre modifican obligatoriamente el contrato o bien se liberan de él y de toda responsabilidad cuando hubo por parte del asegurado una intención fraudulenta".(39)

Por todo esto esta legislación se adelantaba a lo establecido en otras.

Asimismo en 1935 surge la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro "misma que dejó sentadas las bases para la verdadera mexicanización y el correcto funcionamiento de la industria aseguradora:

(38) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, Op. Cit., Pág. 50

(39) RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús, Op. Cit., Pág. 48

1.- El control y la vigilancia técnica-administrativa no primordialmente fiscal de las instituciones aseguradoras, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, que la ejerce por conducto de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

2.- Las bases para la organización y para el funcionamiento de las empresas que como sociedades anónimas o como sucursales de empresas extranjeras, se establezcan y operen en el país, clasificando las primeras en dos grupos: primero las nacionales o sea aquellas en cuyo capital tenga mayoría el estado y segundo las mexicanas, o sea las que se constituyan con capital privado.

3.- El monto de los capitales mínimos que las sociedades anónimas deben tener, desde la fecha de su iniciación según el número de los ramos de seguros que practiquen. La condiciones que en este caso deben de llenar las sociedades mutualistas. Las condiciones requeridas para el establecimiento de consorcios, que serán considerados como organizaciones auxiliares de seguros.

4.- Clasifique las operaciones de seguros en 3 grandes ramas: vida, accidentes y enfermedades y daños a la propiedad: incendio, transportes, automóviles, agrícola, crédito, diversos

riesgos.

5.- Ordena la constitución de reservas técnicas para riesgos en curso, de previsión para fluctuaciones de valores y desviaciones estadísticas, y la correspondiente a siniestros pendientes de pago, además de las reservas de capital que las empresas aseguradoras están obligadas a establecer conforme a sus balances para dar cumplimiento a las normas estatutarias correspondientes, protegiendo así adecuadamente los intereses de los asegurados.

6.- Reglamenta la inversión que de dichas reservas lo mismo que de su capital, deben hacer las empresas aseguradoras en bienes o en valores mexicanos, para así coadyuvar efectivamente al desarrollo de nuestra economía.

7.- Prohíbe la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano de cualquier persona que carezca de la autorización expresa para operar como institución de seguros o en representación de una que lo esté para practicarlo en el país".(40)

(40) GOMEZ ARREOLA, Salvador, Op. Cit., Pág. 19

La realización de estas Leyes originó que varias empresas extranjeras no acataran sus disposiciones, mismas que ya protegían el interés del asegurado y del estado, por lo cual decidieron retornar a su país o bien simplemente salir del nuestro, en virtud de que sus intereses resultaron afectados argumentando que "no podía haber industria mexicana de seguros porque no había en México personal técnico administrativo, ni económicamente preparado y capacitado para organizar y manejar eficientemente este negocio". (41)

A pesar de esto la creación de dichas Leyes fomento la confianza entre los pocos hombres de negocios quienes conjuntamente iniciaron sus operaciones surgiendo así las primeras empresas aseguradoras mexicanas que al paso del tiempo han ido en aumento y estas Leyes son actualmente reconocidas en el ámbito mundial y por su creación se encuentran plenamente justificadas bajo cualquier aspecto que se les juzgue.

2.4.- Surgimiento de un seguro obligatorio para viajeros

El seguro de viajero surge alrededor de los años treinta, pretendiendo cubrir la responsabilidad civil en que incurran los concesionarios o permisionarios ante los viajeros, en caso de causarles daños que se originaran por la prestación del servicio, al explotar el servicio público de transporte de personas en vías generales de comunicación.

(41) GOMEZ ARREOLA, Salvador, Op. Cit., Pág. 21

Este seguro tiene una finalidad que es el asistir a los necesitados de protección, cuando por accidentes ajenos a la voluntad del hombre se perturbe el equilibrio económico de la familia, de igual forma busca proporcionar cierto bienestar y seguridad a la sociedad. El seguro respecto del usuario va ha asegurarle una cantidad por concepto de indemnización, ya sea a él mismo a bien a sus familiares, desechando la posibilidad de que se presentara un caso de insolvencia económica del responsable. En cuanto al permisionario el seguro va ha asegurar su patrimonio al liberarle de una cuantiosa indemnización que afectaría a todas luces su economía.

Cabe hacer mención que este seguro tiene su fundamento legal en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, mismo que a continuación transcribo:

"Art.-127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma.

La protección de referencia podrán efectuarla los concesionarios o permisionarios por medio de un contrato de seguro o mediante la constitución de un fondo de garantía sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilará que se cubran los riesgos relativos.

Las empresas y personas físicas autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar el transporte público de pasajeros sólo podrán prestar el servicio y transitar en las vías de jurisdicción federal en los términos de esta Ley, si previamente han garantizado su responsabilidad civil por los riesgos que puedan sufrir los viajeros que transporten.

El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidos dentro del importe de las tarifas.

La indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero será por una cantidad mínima equivalente a mil quinientas veces el salario mínimo general vigente en el área geográfica del Distrito Federal, en la fecha en que se cubra, misma que se pagará a sus beneficiarios en el orden que establece el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes fijará dentro de los

primeros quince días del mes de enero, la cantidad por la que debe protegerse al usuario de la vía o al viajero, así como el monto de la indemnización que deba percibirse de acuerdo con las incapacidades y lesiones que se causaren y los daños que redunden en sus pertenencias, el que se fijará con base en lo establecido por la Ley Federal del Trabajo para riesgos profesionales.

La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los usuarios o viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica la hospitalización y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Mientras dure la inhabilitación, antes de que sea declarada la incapacidad, el usuario o viajero tendrá derecho al pago del salario mínimo vigente en el área geográfica donde la víctima del accidente preste sus servicios, o en caso de cesantía donde ésta resida, que se cubrirá íntegro el primer día hábil de cada semana.

Al declararse la incapacidad permanente, si resulta total, se concederá al accidentado como pago de rehabilitación, la indemnización que corresponda a su muerte.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes dispondrá administrativamente lo conducente para fijar el monto de las indemnizaciones, produzcan o no incapacidad parcial.

Los aparatos de prótesis que requiera el usuario o viajero para su rehabilitación, serán cubiertos por la aseguradora por el concesionario o permisionario, en el plazo que fije la autoridad médica competente. El pago por cualquier indemnización se hará en un plazo no mayor de treinta días.

Los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del seguro o del fondo de garantía. La falta de pago de esta cantidad, se considerará imputable al transportista.

Cuando se trate de viajes internacionales, se aplicará la protección únicamente por lo que corresponda al recorrido en territorio nacional, pero si viaja por transporte de matrícula nacional el viajero estará amparado hasta el lugar de su destino.

Los concesionarios o permisionarios que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, independientemente de las sanciones a que se hicieren acreedores por esta omisión deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes vigilará que los responsables garanticen con bienes de su propiedad el cumplimiento de estas disposiciones.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes resolverá administrativamente todas las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o con el fondo de garantía, sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y a otras autoridades”.

Este artículo 127 a su vez cuenta con un Reglamento del Seguro Obligatorio del Viajero del cual enseguida cito algunos artículos fundamentales:

“Art. 1.- El seguro obligatorio del viajero debe ser proporcionado por las personas que por concesión, contrato o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, exploten las vías generales de comunicación y medios de transporte, están obligadas a asegurar a los pasajeros que viajen por dichas vías y que hayan pagado el importe de su pasaje, contra los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo del transporte”.

"Art. 2.- Se hace obligatorio éste por los accidentes y se impone a las negociaciones que del transporte hacen su fuente de ingreso ya sea de ferrocarriles, de tranvías, navegación marítima, navegación aérea, camiones y automóviles".

"Art. 3.- Tanto las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, podrán organizarse de acuerdo con la Ley del Contrato Sobre Seguro para responder ellas mismas por el seguro de viajero contra accidentes, y en caso de no hacerlo podrán contratar dicho seguro con las compañías mexicanas de seguros.

Este artículo también hace la aclaración que existen algunas empresas aseguradoras autorizadas para practicar el ramo de responsabilidad civil y que dentro de éste se encuentra el seguro obligatorio del viajero y que éste de ninguna manera puede incluirse en el ramo de accidentes y enfermedades, en virtud de que este último tiene una función muy diferente".

"Art. 4.- El seguro de viajero contra accidentes cubrirá todo riesgo que resulte al pasajero, por lesiones corporales, orgánicas o funcionales, inhabilitación absoluta o parcial, permanente o transitoria o muertes causadas por medios externos y accidentales o a consecuencia de infecciones

piogénicas, resultantes de lesiones accidentales, esto en relación con las que ocurran con motivo del transporte o por circunstancias inherentes al viaje”.

“Este reglamento de sus artículos 6 al 10 indican las sumas que deberán pagarse como indemnización cuando el accidente origine lesiones, luxaciones fracturas o amerite operaciones quirúrgicas, en sus artículos 11 al 14 se señalan los casos de excepción, y del 15 al 18 se establece el procedimiento que debe realizarse en caso de reclamación”.

Por ser un seguro obligatorio de interés social tiene características especiales al momento de su suscripción, siendo éstas:

A) No se aplica el derecho de póliza ya que la prima incluye ya un 15% de recargo para gastos de administración y además por ser de carácter social y obligatorio.

B) El seguro tiene una vigencia anual y su renovación es potestativa por parte de la compañía aseguradora, misma que si decide no renovarla deberá de manifestar tal decisión a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con una anticipación de 30 días para que ésta pueda actuar en forma oportuna como corresponda, en caso contrario también deberá dar aviso a esta dependencia cuando expida la póliza para que verifique que el seguro cumple con lo establecido por la Ley.

C) Para efectos de control en el mes de enero de cada año deberán las compañías aseguradoras enviar a la Comisión Nacional de Seguros y fianzas las estadísticas de éste con datos a satisfacción de este organismo.

D) Este seguro queda exento del cargo por expedición de póliza.

E) La Secretaría de Comunicaciones y Transportes o la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas podrán emitir alguna otra medida especial con relación a este seguro.

En torno a este segundo capítulo, señalo que el seguro surge como una necesidad de protección para hacer frente a los diversos accidentes o fenómenos naturales que traen como consecuencia destrozos, pérdidas económicas y humanas y el hecho de que éste exista garantiza que no se deje a las personas en un estado de indefensión.

En base a esta idea, manifiesto que el desarrollo del seguro en nuestro país en un principio no fue muy gratificante y no porque no funcionara sino porque era manejado a conveniencia e intereses propios de las empresas extranjeras quienes debido a la gran disponibilidad del gobierno mexicano para que operaran se vieron favorecidas, en virtud de que ejercían esta actividad con toda libertad

pues no existían en nuestro país empresas competitivas ni legislación alguna que regulara esta actividad, obteniendo así ganancias económicas que repercutían únicamente en su beneficio y en el de su país.

Es digno reconocer que el gobierno mexicano al percatarse del casi nulo apoyo que dio a las empresas mexicanas, así como de tanta irregularidad y abuso por parte de las empresas extranjeras, ahora sea uno de los países que trata de estar a la vanguardia en el seguro, que cada día se acreciente y cuente con gente capacitada y especializada en esta materia y lo primordial que haya sido el creador de dos grandes Leyes que gozan hoy en día de un gran prestigio, debido a que contemplan la seguridad en cuanto a los intereses del asegurado y de las empresas mexicanas que se dedican a este negocio.

Así pues surgen en México empresas que operan en el ramo de vida y de daños y en este último surge el seguro obligatorio del viajero, con el objeto de que las empresas que se dediquen a la transportación de personas por la vía terrestre, aérea o marítima brinden a éstas una protección en su persona, equipaje y objetos personales y en caso de causarles algún daño repararlo inmediatamente.

El seguro obligatorio del viajero en nuestros días se encuentra regulado por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y éste faculta a que se adquiera el mismo con una compañía aseguradora particular que opere en el ramo de daños propiamente en el de responsabilidad civil, por lo tanto el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajeros en el transporte marítimo que más adelante detallaré es una modalidad del seguro obligatorio del viajero.

Por todo esto, afirmo que el seguro se ha ido adaptando a los cambios económicos, políticos y sociales que se han presentado por el transcurso del tiempo y ha sido tan funcional que ahora sus ventajas son conocidas y aplicadas mundialmente, además es tan importante ya que contribuye como un elemento más al crecimiento y desarrollo de la economía de los países; porque crea de alguna manera un sistema de ahorro que redunde en beneficio de quien cuente con él, porque permite y fomenta un intercambio de relaciones humanas entre las personas que se dedican a esta actividad ya sea como asegurador o asegurado.

CAPITULO TERCERO.- Marco Jurídico

3.1.- Naturaleza jurídica del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo de personas.

Este contrato es de naturaleza mercantil porque se origina de un acto comercial entre una empresa, y una persona (física o moral), por ello debemos citar algunas características del acto de comercio ya que no existe una definición exacta, el profesor Joaquín Rodríguez Rodríguez, "señala que el acto de comercio sigue dos criterios y son:

1) Criterio subjetivo: Lo define en consideración al sujeto que lo realiza, es decir el comerciante.

2) Criterio objetivo: Llega a esta definición en consideración a ciertos actos calificados de mercantiles por sí, con absoluta independencia del sujeto que los efectúa. (42)

De igual manera existen otras clasificaciones que del acto de comercio se han realizado, pero la más apegada a la actualidad "es la clasificación tripartita que citan los profesores Octavio Calvo y Arturo Puente:

(42) RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín, Op. cit., Pág. 44

1) Actos mercantiles: Que se apegan al concepto económico de comercio, incluyendo los realizados por empresas.

2) Actos mercantiles: Al referirse a cosas mercantiles dada su naturaleza.

3) Actos mercantiles: Relacionados con la actividad mercantil".(43)

Para mí el acto de comercio es el resultado del inter-actuar de los comerciantes ya sean personas físicas o morales respecto de cosas mercantiles o a los que la ley los considere como tal y que por lo tanto producen consecuencias jurídicas mismas que se sujetaran al derecho mercantil.

En base al acto de comercio debo mencionar que éste da origen a la actividad comercial denominada comercio y del cual el profesor Rafael de Pina Vara dice que "económicamente consiste esencialmente en la actividad de mediación o interposición entre productores y consumidores". (44)

43) CALVO M., Octavio, PUENTE Y F., Arturo, Derecho Mercantil, Edición 40ª, Editorial Banca y Comercio, S.A. de C.V., México, D.F., 1993, Pág. 28

(44) DE PINA VARA, Rafael, Elementos de Derecho Mercantil Mexicano, Edición 24ª, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1994, Pág. 3

Por su parte el profesor Raúl Cervantes Ahumada señala, que el comercio "es una actividad esencial y exclusivamente humana, que consiste en la intermediación en la producción y en el cambio de bienes y de servicios con destino al mercado general y que esta actividad de intermediación adquiere relevancia para el derecho cuando se ejercita a través de la organización empresarial". (45)

Otra definición de Comercio es la que señalan los profesores Arturo Puente y Octavio Calvo M., en la que manifiestan que "éste es el cambio o intermediación con propósito de lucro y por ello lo clasifican en diversos tipos de comercio que son:

"a) Comercio interior.- Que se efectúa entre personas que se hayan presentes en el país y

Comercio exterior.- Es el que se lleva a cabo entre personas de un país y las que viven en otro.

b) Comercio terrestre y marítimo.- Que dan lugar respectivamente a las ramas del derecho mercantil denominadas terrestre y marítimo.

(45) CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Mercantil, Primer Curso, Edición 3ª, Editorial Herrero, S.A., México, D.F., 1980, Pág. 501

c) Comercio al por mayor.- Es el que se hace en gran escala, generalmente a personas que lo hacen para revender o con otro fin industrial.

Comercio al por menor.- Es el que se hace en pequeña escala, por lo general al consumidor.

d) Comercio que se ejerce por cuenta propia y

Comercio que se ejerce en comisión, es decir por cuenta de otro." (46)

Ante estos conceptos, coincido con el profesor Raúl Cervantes Ahumada, ya que su definición es muy completa, pues el comercio se ejerce entre personas mismas que intervienen entre los consumidores y productores permitiendo con esto que haya o surga un intercambio de bienes y servicios en el mercado. Debo señalar, que las personas que se dedican a la actividad comercial, que de ésta hacen su fuente de trabajo se les conoce como comerciantes, en virtud de que realizan su trabajo de una manera profesional y con un fin lucrativo, esta actividad e intermediación resulta ser mucho más importante porque da origen a una organización empresarial surgiendo lo que conocemos como empresa. Asimismo, estoy de acuerdo con la clasificación que del comercio se hace pues ésta es sencilla y acorde al mercado nacional e internacional.

(46) CALVO M. Octavio y PUENTE Y F., Arturo, *Ibidem*, Pág. 1

He manifestado, que la actividad comercial da origen a la empresa mercantil o comercial, por ello a continuación, cito la opinión del profesor Jorge Barrera Graf acerca del porque una empresa aseguradora es considerada como tal, "manifestando que es así porque tiene como finalidad el reunir a las personas expuestas al mismo riesgo, a fin de repartir las consecuencias del siniestro acaecido entre la totalidad de los asegurados, siendo esto lo que permite clasificarlas como empresas comerciales".(47).

En torno a esta opinión difiero ya que la mercantilidad de esta empresa no radica en reunir a personas expuestas a un mismo riesgo y que tengan que compartir las consecuencias del siniestro cuando éste ocurra, ya que este hecho para mí es lo que da motivo a la creación de una empresa de seguros, por lo que más adelante sustentaré el por qué es de carácter mercantil.

Existe un concepto económico de empresa que es la que señala el profesor Felipe J. Tena y que consiste en que, ésta "es el organismo que realiza la coordinación de los factores económicos de la producción. Donde quiera que una persona individual o social coordine los factores de la producción, utilizando a los trabajadores en la faena para que son aptos aprovechando las fuerzas de la naturaleza y aportando el capital necesario (máquinas, materias primas, etc.), si esa coordinación tiene por objeto satisfacer las necesidades del consumo a fin de obtener en cambio la correspondiente remuneración surge allí el organismo que se llama empresa". (48)

(47) BARRERA GRAF, Jorge, *Ibidem*, Pág. 132

(48) J. TENA, Felipe, *Derecho Mercantil Mexicano con Exclusión del Marítimo*, Edición 14ª, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1994, Pág. 77

De acuerdo a esta definición una empresa aseguradora es mercantil porque cumple con los mecanismos de producción, coordinación aprovechamiento, seguridad y aportación al satisfacer las necesidades de sus clientes, es decir sus asegurados, obteniendo a cambio una remuneración.

Por lo tanto el contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo es de naturaleza mercantil ya que la Ley le atribuye esta característica, es decir cuando el legislador les otorga la misma a los contratos cuando recaen sobre cosas mercantiles, y éste es un acuerdo de voluntades entre una empresa aseguradora (persona moral) y un asegurado (quien puede ser una persona física o una persona moral), quienes recíprocamente se obligan, una a proporcionar seguridad, protección y resarcimiento por los daños que sufra en su persona o bienes, así como por los que cause en otras su asegurado, pagando éste, a cambio una cantidad de dinero llamada prima, surgiendo así la relación comercial porque se concibe al seguro realizado por empresas de acuerdo a lo que establecen los artículos 4 y 75 del Código de Comercio mismos que a continuación transcribo:

"Artículo 4°.- Las personas que accidentalmente, con o sin establecimiento fijo, hagan alguna operación de comercio, aunque no son en derecho comerciantes, quedan, sin embargo sujetas por ella a las leyes mercantiles. Por tanto, los labradores y fabricantes, y en general todos los que tienen planteados almacén o tienda en alguna población para el expendio de los frutos de su finca, o de los productos ya elaborados de su industria o trabajo,

sin hacerles alteración al expenderlos, serán considerados comerciantes en cuanto concierne a sus almacenes o tiendas”.

“Artículo 75°.- La ley reputa actos de comercio:

I.- Todas las adquisiciones, enajenaciones y alquileres verificados con propósito de especulación comercial, de mantenimientos, artículos, muebles o mercaderías, sea en estado natural, sea después de trabajados o labrados;

II.- Las compras y ventas de bienes inmuebles, cuando se hagan con dicho propósito de especulación comercial;

III.- Las compras y ventas de porciones, acciones y obligaciones de las sociedades mercantiles;

IV.- Los contratos relativos a obligaciones del Estado u otros títulos de crédito corrientes en el comercio;

V.- Las empresas de abastecimientos y suministros;

VI.- Las empresas de construcciones y trabajos públicos y privados;

VII.- Las empresas de fábricas y manufacturas;

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

XI.- Las librerías y las empresas editoriales y tipográficas;

X.- Las empresas de comisiones, de agencias, de oficinas de negocios comerciales y establecimientos de ventas en público, almoneda;

XI.- Las empresas de espectáculos públicos;

XII.- Las operaciones de comisión mercantil;

XIII.- Las operaciones de mediación en negocios mercantiles;

XIV.- Las operaciones de bancos;

XV.- Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior;

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

XVII.- Los depósitos por causa de comercio;

XVIII.- Los depósitos en los almacenes generales y todas las operaciones hechas sobre los certificados de depósito y bonos de prenda librados por los mismos;

XIX.- Los cheques, letras de cambio o remesas de dinero de una plaza a otra, entre toda clase de personas;

XX.- Los valores u otros títulos a la orden o al portador; y las obligaciones de los comerciantes, a no ser que se prueba que se derivan de una causa extraña al comercio;

XXI.- Las obligaciones entre comerciantes y banqueros, si no son de naturaleza esencialmente civil;

XXII.- Los contratos y obligaciones de los empleados de los comerciantes en lo que concierne al comercio del negociante que los tiene a su servicio;

XXIII.- La enajenación que el propietario o el cultivador hagan de los productos de su finca o de su cultivo;

XXIV.- Cualquiera otros actos de naturaleza análoga a los expresados en este código.

En caso de duda la naturaleza comercial del acto será fijada por arbitrio judicial".

Reafirmando aún más su naturaleza, en virtud de que la actividad aseguradora es realizada por empresas que están debidamente organizadas y autorizadas para operar como tales, y su regulación la establece la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, la cual señala en su artículo 29 que deberán constituirse como sociedades anónimas de capital fijo variable y por lo tanto con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto no este previsto en esta Ley.

3.2.- Clasificación de este contrato

Como todo contrato éste resulta de un acto jurídico, ya que en él intervienen la voluntad directa de las partes: aseguradora-asegurado, es decir la del obligarse mutuamente respecto del objeto mismo, lo cual traerá consigo consecuencias jurídicas como lo son el crear y producir derechos y obligaciones, mismos que permiten que de él se haga una clasificación tomando para ello la que realiza el profesor Clemente Soto Alvarez y que es la siguiente:

"1) Unilateral, es así cuando una sola de las partes se obliga hacia la otra sin que ésta le quede obligada.

2) Bilateral, cuando las partes se obligan recíprocamente".

Por lo tanto, este contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero

en el transporte marítimo es de carácter bilateral, porque ambas partes se obligan mutuamente en este caso la aseguradora a pagar la responsabilidad civil imputable al asegurado, es decir por los daños causados a los viajeros, a su equipaje por motivo de los servicios prestados en transporte por el asegurado, en cualquiera de las vías de comunicación de las unidades amparadas y durante la vigencia de esta póliza, en tanto la obligación del asegurado consiste en pagar la prima correspondiente cubriéndola de acuerdo a la forma de pago en que ésta se haya pactado.

"3) Oneroso, aquel en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos, este tipo de contrato a su vez se divide en:

a) Oneroso conmutativo, cuando las prestaciones que se deban las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste.

b) Oneroso aleatorio, cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida sino hasta que ese acontecimiento se realice".

"4) Gratuito, aquel en que el provecho es solamente de una de las partes".

Este contrato definitivamente es oneroso ya que genera provechos y gravámenes tanto para el asegurado como para la aseguradora, es decir ésta última se ve beneficiada cuando desde el inicio de vigencia de la póliza hasta su término, el asegurado no sufrió ningún percance o accidente alguno durante la travesía, lo que significa que no ocurrió el siniestro al cual la aseguradora tenía que hacer frente, siendo así el asegurado queda en desventaja ya que cubrió durante este lapso y en forma oportuna su prima, misma que no recupera ya, caso contrario cuando ocurre la eventualidad que se había previsto en el contrato es decir el siniestro, aquí el beneficio es para el asegurado y la pérdida para la aseguradora.

De igual manera se trata de un contrato oneroso aleatorio, ya que para que se obtenga la prestación debida debe ocurrir el siniestro y éste nunca se sabe cuando se va a presentar, en virtud de tratarse de un hecho incierto.

"5) Real, es aquel que se constituye por la entrega de la cosa".

"6) Consensual, en posición a los reales, cuando no se necesita la entrega de la cosa para la constitución del mismo".

"7) Formal, el que si requiere una forma escrita pública o privada para la validez del mismo".

"8) Consensual, en oposición a los formales, cuando existe por la simple manifestación verbal o tácita del consentimiento".

Para mí este contrato es real porque se constituye por la entrega de la póliza y segundo por el pago de la prima. Asimismo señalo que no es consensual a diferencia del real, ya que en caso de presentarse el siniestro lo primero que la aseguradora requiere al asegurado es que la póliza se encuentre vigente al momento en que éste ocurra y al corriente en sus pagos, es formal ya que por ser un contrato el artículo 1833 del Código Civil exige una determinada forma para el mismo, teniendo que ser por escrito, ordenándolo así también el artículo 19 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, surgiendo así el documento llamado póliza en donde quedan asentados los derechos y obligaciones del asegurado y la aseguradora y si éste no reviste esta forma no es válido. Es consensual desde su origen pues existe el consentimiento de la aseguradora y del asegurado en realizarlo o bien celebrarlo.

"9) Principal, aquel que existe por sí mismo".

"10) Accesorios, dependen de un contrato principal y por lo tanto siguen la suerte de éste".

Es un contrato principal ya que tiene sus propios lineamientos y no dependen de ningún otro contrato a diferencia de los accesorios que sí dependen de un contrato principal .

"11) Instantáneo, el pago de las prestaciones se realiza en un solo acto".

Este contrato no tiene esta característica ya que el pago de las prestaciones no se lleva a cabo en un solo acto ni en el momento mismo en que se celebra, porque éste cubre un hecho incierto el cual no se sabe cuando se presentará, además de que el pago de la prima puede ser por períodos.

"12) De tracto sucesivo, las prestaciones de las partes o los de una de ellas, se ejecuten o cumplan dentro de un lapso determinado, porque no es posible real o jurídicamente cumplirlos en un solo acto".(49)

Si es así porque el cumplimiento de las prestaciones se realiza en un período determinado relacionado en cuanto al pago de primas y cuando se presenta el siniestro, así como lo que cita el artículo 34 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que salvo pacto en contrario, la primera prima vencerá en el momento de la celebración del contrato, por lo que se refiere al primer período del seguro, entendiéndose por período del seguro el lapso para el cual resulte calculada la unidad de la prima. En caso de duda, se entenderá que el período del seguro es de un año.

(49) SOTO ALVAREZ, Clemente, *Prontuario de Derecho Mercantil*, Editorial Limusa, México, O.F., 1983, P.P. 323-324

Por último debo señalar que el contrato de seguro en sí, es un contrato de adhesión ya que sus cláusulas son redactadas unilateralmente por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, y las partes: aseguradora-asegurado no tienen otra posibilidad que la de suscribirlas íntegramente, sin modificación alguna, ya que este organismo las regula y autoriza su circulación mediante formas impresas, (las pólizas), debiendo señalar que lo que las hace particular e independiente son los elementos individuales de cada contrato como en éste que son: asegurado, dirección, vigencia, moneda, descripción de la unidad, suma asegurada, total de pasajeros, número de póliza, prima total, tipo de transporte, concesión otorgada por la autoridad, estado o zona de operación, lugar y fecha de solicitud, nombre de póliza.

3.3. Elementos personales

Dado que el contrato es el resultado de un acuerdo de voluntades entre personas físicas o morales éstas cuentan con la capacidad de ejercicio o legal, la cual los faculta para adquirir derechos y obligaciones. Se dice que una persona cuenta con la capacidad de ejercicio cuando llega a su mayoría de edad esto es que cuenta con 18 años cumplidos ya que desde este momento dispone libremente de su persona y de sus bienes y tratándose de una persona moral adquiere la misma cuando ésta se constituye de acuerdo a lo dispuesto por la Ley, existiendo así jurídicamente de acuerdo a lo que se establece en los artículos, 646, 647 y 1798, del Código Civil y el artículo 3° del Código de Comercio, fracciones: I, II y III que señalan:

"Se reputan en derecho comerciantes:

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

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

III.- Las sociedades extranjeras o las agencias y sucursales de éstas, que dentro del territorio nacional ejerzan actos de comercio".

Por lo que para efectos de este contrato intervienen:

a) Asegurador: Es el contratante que se compromete a pagar la cantidad de dinero convenido en caso de que se realice la eventualidad prevista en el contrato y debe ser una empresa organizada de acuerdo a lo que establece la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

b) Asegurado: Persona física o moral que se obliga a pagar la prima y que tiene cierto interés respecto a la realización del riesgo, en este contrato es la empresa transportista marítima de los pasajeros o viajeros, debidamente autorizada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para operar como tal, y en este caso debe cumplir con lo que señala la Ley de Navegación, a la cual se sujeta por ser una empresa dedicada a la transportación de personas por

la vía marítima, y a continuación cito algunos artículos que nos permitirán conocer como es autorizada una embarcación para operar comercialmente:

"Artículo 1°. En su primer párrafo señala que es objeto de esta Ley regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación y los servicios que en ella se prestan, la marina mercante mexicana, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo".

"Artículo 2°. Nos indica lo que debemos entender por comercio marítimo que es la adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Navegación: La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados".

"Artículo 7°. Menciona las atribuciones de la Secretaría de Marina y con respecto a las embarcaciones son:

- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para

prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, en términos de esta ley vigilar su cumplimiento y revocarlo o suspenderlos en su caso.

- Integrar la información estadística de la flota mercante, el transporte y los accidentes en aguas mexicanas.

- Autorizar las bases tarifarias del servicio regular de transporte de cabotaje de pasajeros.

- Regular y vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación cumplan con las condiciones de seguridad”.

“Artículo 9°.- Se refiere a la matriculación de las embarcaciones que son abanderadas y matriculadas en alguna capitanía de puerto a solicitud de su propietario, previa verificación de las condiciones de seguridad.

La embarcación se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional y se expedirá el “Certificado de Matriculado”, cuyo original deberá permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana. Para su matriculación las embarcaciones se clasifican en:

Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros**
- b) De transporte de carga**
- c) De pesca**
- d) De recreo y deportivas**
- e) especiales".**

"Artículo 107.- El transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros por daños causados con motivo de la prestación del servicio, salvo que pruebe que el accidente no le es imputable.

El transportista es responsable de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, así como de los efectos personales y de los equipajes de cabina, si se prueba que la pérdida o avería se debe a falta suya o de sus empleados.

El transportista se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad, en los términos del reglamento respectivo".

"Artículo 108.- El transportista es titular del privilegio y del derecho de retención sobre los equipajes y vehículos registrados derivados del contrato de pasajeros".

"Artículo 131.- Hace referencia a la responsabilidad civil, señalando que el propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil".

"Artículo 138.- Los capitanes de puerto, en el ámbito territorial de su jurisdicción, impondrán una multa de cincuenta a un mil días de salario a:

fracción II.- Las empresas navieras y operadores, por carecer del seguro a que se refiere el artículo 107".

e) Pasajero o viajero: Persona física que hace uso de un autotransporte o embarcación, debidamente autorizado para transportar pasajeros mediante

concesión, contrato o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, y esta póliza cubre a los viajeros que hayan cubierto el importe de su pasaje, así como a los que viajen con pase o que estén total o parcialmente exentos del pago de transporte la falta de pago de esta cantidad se considera imputable al asegurado.

d) Víctima: Persona que sufre un daño en su integridad física y/o en sus pertenencias al ocurrir un accidente mientras viaja como pasajero o viajero a bordo de los autotransportes descritos en la póliza.

e) Beneficiarios: Las personas que en su orden señale el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, el cual se transcribe:

"Tendrán derecho a recibir la indemnización en los casos de muerte:

I.- La viuda, o el viudo que hubiese dependido económicamente de la trabajadora y que tenga una incapacidad de 50% o más, y los hijos menores de 16 años y los mayores de esta edad si tienen una incapacidad de 50% o más;

II.- Los ascendientes concurrirán con las personas mencionadas en la fracción anterior, a menos que se pruebe que no dependían económicamente del trabajador;

III.- A falta de cónyuge supérstite, concurrirá con las personas señaladas en las 2 fracciones anteriores, la persona con quien el trabajador vivió como si fuera su cónyuge durante los 5 años que precedieron inmediatamente a su muerte, o con la que tuvo hijos, siempre que ambos hubieran permanecido libres de matrimonio durante el concubinato.

IV.- A falta de cónyuge supérstite, hijos y ascendientes, las personas que dependían económicamente del trabajador concurrirán con la persona que reúna los requisitos señalados en la fracción anterior, en la proporción en que cada una dependía de él, y

V.- A falta de las personas mencionadas en las fracciones anteriores, el Instituto Mexicano del Seguro Social”.

3.4.- Elementos esenciales

Los elementos que hacen que surja el contrato, están señalados como requisitos de existencia, hay contratos a los que la Ley exige requisitos adicionales, los cuales deberán de cumplir para que tengan plena validez. Por lo tanto los elementos esenciales de este contrato son:

1.- Consentimiento: Acuerdo de voluntades tendientes a producir o transmitir derechos y obligaciones, siendo necesario que esas voluntades se manifiesten exteriormente, ya sea en forma expresa o tácita, "es necesario distinguir 4 hipótesis para determinar el momento en que se realiza el perfeccionamiento del consentimiento". (50)

1) Entre personas presentes que no se otorgan plazo:

Si no se acepta inmediatamente la oferta de contratar, no se perfecciona el consentimiento y el proponente queda liberado de la oferta.

2) Entre personas presentes fija plazo:

En este evento el oferente queda obligado a respetar su oferta hasta que venza el plazo concedido.

3) Entre personas no presentes cuando se fije plazo:

Para aceptar o rechazar la oferta, el proponente queda obligado por su oferta hasta que venza el término concedido.

4) Entre personas no presentes sin fijación de plazo:

Señala el artículo 80 del Código de Comercio que los contratos mercantiles que se celebran por medio de correspondencia quedarán perfeccionados desde que se conteste aceptando la oferta, propuesta o las condiciones con que ésta fuera modificada.

(50) ACEVEDO Balcorta, Jaime, Derecho Mercantil, Colección Textos Universitarios, Edición 2ª, Editorial Universidad Autónoma de Chihuahua, Chihuahua, Chih., 1991, P.P. 196 - 197

El consentimiento en este contrato se constituye por el acuerdo de voluntades entre la aseguradora y el asegurado, surge entre personas presentes y se acepta en forma inmediata la oferta de contratar el seguro quedando recíprocamente obligados. Debo señalar que siempre una empresa de seguros acepta desde un principio la celebración del contrato pues su finalidad es no rechazar una prima, un cliente y por consecuencia obtener ganancias invirtiendo éstas.

2.- Objeto: Es la cosa que el obligado debe dar, el hecho que el obligado debe hacer o no hacer, ésta debe existir en la naturaleza, debe ser determinada o determinable en cuanto a su especie, estar en el comercio.

Por lo tanto el objeto del contrato es la obligación y el objeto de ésta es la prestación, es decir resarcir el daño o pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato, como en este contrato el pagar a los pasajeros o víctimas y beneficiarios los daños que sufran en su persona o bienes durante la travesía o su desembarcación.

3.- Forma: Es la exteriorización de la voluntad, misma a la que la ley exige determinada manifestación y sino reviste ésta el contrato no será válido o bien les da libertad a las partes para que elijan el medio de manifestarla y si ésta consta de manera fehaciente, cualquiera de ellas puede exigir que se dé al contrato la forma legal.

La forma en este seguro es exigida por la Ley ya que debe quedar plasmada por escrito en el documento llamado póliza, la cual contiene las obligaciones y derechos de la aseguradora-asegurado, así como los datos personales y firmas de ambos. Esta manifestación de voluntad la establecen los artículos 1803 del Código Civil y 19 del Código de comercio.

3.5.- Elementos de validez

Los elementos de validez a continuación descritos, le dan valor probatorio al contrato, si uno de ellos llegase a faltar produciría su nulidad o invalidez lo cual significa su descalificación legal del valor como contrato por vicios ya establecidos, pero nunca su inexistencia ya que ésta surgiría por falta de uno de los elementos esenciales ya citados con anterioridad.

1) Capacidad:

2) Ausencia de vicios en el consentimiento:

- Error, dolo, violencia y lesión

3) La licitud en el objeto motivo del contrato

Como elemento de validez para efecto de este contrato la capacidad es

la aptitud que se tiene para ser sujeto de derechos y obligaciones, por lo cual el artículo 1798 del Código Civil establece que son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la Ley.

He citado anteriormente que la capacidad de ejercicio se adquiere tratándose de las personas físicas cuando cumplen la mayoría de edad que es la de tener 18 años cumplidos, así es cuando el sujeto puede disponer libremente de su persona y de sus bienes, en tanto que las personas morales adquieren ésta cuando se constituyen de acuerdo a lo establecido por las Leyes.

En torno a los elementos de validez tomamos los comentarios que de éstos hace el profesor Raúl Ortiz Urquidí y como primero de ellos la capacidad de la que señala que existen 2 tipos de ella:

"1) Capacidad de goce:

Llamada también capacidad de derechos o titularidad, y es la aptitud que toda persona tiene para ser titular de derechos y obligaciones es un atributo que todas las personas tienen desde el momento en que nacen y consiste en el estado civil, el patrimonio, capacidad, el nombre, domicilio y la nacionalidad. Se adquiere con el nacimiento y se pierde con la muerte.

2) Capacidad de ejercicio o legal:

Es la capacidad de obrar o de negociar, es la aptitud que tienen determinadas personas para hacer valer sus derechos y cumplir sus obligaciones por sí mismas, ésta comienza con el nacimiento y se pierde con la muerte pero también con la interdicción".

2.- Ausencia de vicios en el consentimiento: Por lo que respecta a la ausencia de vicios en el consentimiento, significa que éste debe de ser expresado en forma libre por las personas que desean celebrar un contrato, es decir no debe existir anomalías o coacción (vicios), por ninguna de ellas o sobre las mismas para realizarlo, en caso de que existan tales éstos se manifiestan en:

a) Error: Que es el falso concepto de la realidad y según la naturaleza de sus efectos sobre la eficacia de la voluntad puede ser:

- **Error Radical.**- Impide la formación del acto.

- **Error de Gravedad Media.**- No impide la formación del acto, pero que concede una acción de nulidad en su contra.

- **Error Leve.**- Es indiferente y a pesar de éste el acto es válido.

b) Dolo: En los contratos es "cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes y la mala fe es la disimulación del error de uno de éstos.

c) Violencia: Es el empleo de la fuerza física por medio del dolor se coacciona la voluntad a efecto de que se exteriorice en la celebración de un acto jurídico. Asimismo la violencia es moral en virtud de que consiste en amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes."(51)

d) Lesión: "Vicio del que resulta afectado un contrato conmutativo cuando existe en él una desproporción inequitativa entre las prestaciones recíprocas de las partes susceptibles de causar en una de ellas un daño o perjuicio en atención al cual y a su origen ésta queda legalmente autorizada para reclamar la rescisión."(52)

(51)ORTIZ URQUIDI, Raúl, Derecho Civil, Parte General, Edición 3ª, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1988
P.P. 207-316-317-320-327

(52) DE PINA VARA, Rafael, Diccionario de Derecho Aumentado y Actualizado, Edición 13ª, Editorial Porrúa, S.A., México, D.F., 1988, Pág. 334

3) La licitud: Se refiere a prestar hechos o realizar abstenciones, es decir a las conductas humanas con las materiales no cabe hablar que ellas sean lícitas o ilícitas "es lícitud toda conducta que está de acuerdo con las Leyes de orden público y las buenas costumbres." (53)

He de mencionar que el contrato de seguro tiene como característica ser un contrato de buena fe, lo que significa que se realiza porque se tiene la confianza en lo que declara el asegurado y se presume que está libre de todo vicio, pero si éste incurre en omisiones e inexactas declaraciones para pretender sorprender a la aseguradora, ésta previendo tal situación señala como en el caso de este contrato una cláusula referente a que las obligaciones de la aseguradora quedarán extinguidas:

a) Si el asegurado, el beneficiario o sus representantes, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluirían o podrían restringir dichas obligaciones.

b) Si con igual propósito no entregan en tiempo a la compañía la documentación de que trata cuando se haya presentado el siniestro como: comunicarlo por escrito a la

(53) ACEVEDO Balcorta, Jaime, *Ibidem*, Pág. 198

compañía, a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a partir del momento en que tenga conocimiento del hecho, anexar todos los datos relacionados con las circunstancias en las cuales se produjo, así como copias certificadas de las actuaciones practicadas por el Ministerio Público o por cualquier otra autoridad que hubiere intervenido en la investigación, con motivo de la denuncia que deberá presentar el asegurado acerca del siniestro o de hechos relacionados con el mismo.

c) Si hubiere en el siniestro o en la reclamación dolo o mala fe del asegurado, del beneficiario, de los causahabientes o de los apoderados de cualquiera de ellos.

d) Si el asegurado omitiere intencionalmente el aviso por escrito sobre todo seguro que haya contratado o contrate cubriendo los mismos bienes, contra los mismos riesgos, para obtener un provecho ilícito.

En este contrato no cabe la violencia porque nunca se emplea la fuerza física o moral para obligar a la persona (asegurado) a que adquiera este seguro al menos respecto de la empresa aseguradora y si esto se diese no sería una causa imputable a ella, sino del mismo asegurado y de quienes lo obligaron a realizar tal contrato.

Por lo que hace a la lesión ésta no dará motivo a rescindir o nulificar el

contrato en base a lo que establece el Código de Comercio en su artículo 385 que a la letra dice: "las ventas mercantiles no se rescindirán por causa de lesión, pero al perjudicado, además de la acción criminal que le compete, le asistirá la de daños y perjuicios contra el contratante que hubiese procedido con dolo o malicia en el contrato o en su cumplimiento".

En cuanto a la licitud la empresa aseguradora cumple y hace que este contrato se ajuste con lo que disponen los ordenamientos legales de la materia. Asimismo con relación al asegurado su actuación desde un principio debe de ser recta, entendiéndose con esto que la voluntad de ambos se manifestó libremente para contratar.

3.6.- La responsabilidad civil

Todos somos responsables de nuestros actos, pero en ocasiones los realizamos sin la intención de causar daños e ignoramos qué consecuencias surgirán y quiénes resultarían afectados por ello, por eso para hacer frente a esta situación surge la figura de la responsabilidad civil la que consiste en resarcir o reparar los daños que causa un sujeto a terceras personas, por su conducta dolosa o no, nuestro Código Civil la regula en sus artículos 1910 y 1915, mediante esta figura se proporciona una seguridad para quien resulta ser el afectado, no dejándolo en estado de indefensión.

Asimismo al ser responsables de nuestros propios actos, también lo somos por los que realizan las personas que de manera directa o indirecta dependen de

nosotros y así lo establecen los artículos 1918, 1919, 1920, 1921, 1923, 1924 y 1925 del Código Civil:

a) Un incapaz cuando causa un daño tiene que responder por él, salvo que la responsabilidad de sus actos recaiga sobre otra persona como un tutor o padre.

b) Cuando un menor cometa una acción que lesione o perjudique a otros y éstos queden bajo la responsabilidad o cuidado de otras personas como directores o profesores, éstos deberán responder por aquel.

Ahora bien se dice que se "incurre en responsabilidad cuando de manera involuntaria se ha causado un daño, el cual se produce por:

Actos de las personas consistentes en:

a) Algo que no debieran de haber hecho o sea por comisión y,

b) Descuido, negligencia, ignorancia, etc., dejando de hacer lo necesario para prevenir la ocurrencia del suceso causante del daño o sea por omisión." (54)

(54) GOMEZ ARREOLA, Salvador, *Ibidem*, Pág. 279

Nuestra legislación regula la responsabilidad, la cual se presenta o surge como responsabilidad por acto culposo, llamada también responsabilidad subjetiva y **"es la que esta fundada en el proceder culposo o doloso del responsable"**(55); es decir si éste obra ilícitamente esta obligado a reparar el daño a menos que demuestre que el mismo se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, señalado así en el artículo 1910 del Código Civil. Se dice que se incurre en culpa cuando se actúa de manera contraria a las buenas costumbres, cuando la conducta se manifiesta en forma imprudente, falta de cuidado, por negligencia, es decir cuando se debió haber hecho o previsto tal acto y no se hizo. En tanto que la responsabilidad sin culpa o responsabilidad objetiva **"es aquella en la que no existe culpa o dolo para causar el daño, mismo que se produce y aun así se exige el resarcimiento de los daños y perjuicios"**(56); se cae en este tipo de responsabilidad por causas ajenas a la voluntad del sujeto, debiéndose éstos a los fenómenos naturales.

Este contrato pertenece al ramo de daños y es un seguro contra la responsabilidad, mediante el cual la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de acuerdo al artículo 145 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

La responsabilidad civil es de gran importancia y un contrato de esta naturaleza debería de ser más explotado, en virtud de que como señala el profesor Salvador Gómez A., "ofrece las siguientes ventajas:

(55) OSSORIO, Manuel, *Ibidem*, Pág. 873

(56) *Ibidem*

I.- Protege el patrimonio de quienes se acogen a él, contra los perjuicios de carácter económico que pudieran resultarle a consecuencia de actos u omisiones propios - o que así pudieran considerarse - a resulta de los que se cause daño a la persona o a los bienes de terceros.

II.- Protege a los bienes y a la economía de los demás (no únicamente la integridad física de la víctima inocente de un daño) contra la posibilidad de que el causante de un perjuicio sea insolvente para pagar la indemnización adecuada, ya que brinda a éste último los medios económicos para hacerlo.

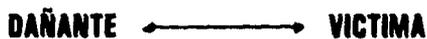
III.- Da firmeza y realidad al sentido de responsabilidad social de las personas dando seguridad al progreso de los países en este importante aspecto". (57)

Una modalidad del contrato de responsabilidad civil es el contrato de seguro obligatorio del viajero, el cual cubre las indemnizaciones a las que se hiciere responsable el concesionario o permisionario de servicios públicos de transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación, por causar daños al pasajero o viajero en su persona o equipaje, sufridos durante la prestación del servicio y el cual estoy desarrollando en lo concerniente a la transportación marítima de personas.

(57) GOMEZ ARREOLA, Salvador, Op. Cit., Pág. 274

Por lo que hace al derecho de exigir el cumplimiento de la responsabilidad este seguro atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro, citado así en el artículo 147 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, a diferencia de la relación de responsabilidad que surgiría en otras situaciones, mismas que a continuación cito:

a) Por simple responsabilidad la relación sería únicamente entre:



b) En relación a cualquier seguro, la responsabilidad sería:



c) En tanto que en el seguro de responsabilidad civil la responsabilidad se daría entre:



En este último esquema apreciamos el derecho que tiene el tercero perjudicado pasajero o víctima, quien puede exigir directamente a la aseguradora o al asegurado el pago de la indemnización por los daños causados en su persona o en sus bienes, en el caso de que el tercero sea indemnizado en forma total o parcial por el asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por la aseguradora como lo establece el artículo 149 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Para que la aseguradora efectúe el pago al tercero perjudicado pasajero o viajero, una vez que se haya presentado el siniestro, ésta analizará la reclamación de éste, tomando en cuenta si su asegurado es o no responsable de acuerdo a lo establecido por la legislación, si su reclamación esta fundada o no, si el monto exigido es adecuado y conforme a derecho, si esto está en orden la aseguradora debe efectuar el pago en el plazo marcado por la Ley que es de 30 días después de haber recibido la documentación e información que le permitan conocer el fundamento del mismo, así lo señala el artículo 71 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Todo esto hace que el seguro sea visto como una gran ventaja por el asegurado ya que él hace frente al tercero perjudicado pasajero o viajero, a través de su aseguradora, pero sin dejar de tener la obligación para con ella de no hacer reconocimiento alguno de adeudo o transacción sin el consentimiento de ésta como lo cita el artículo 148 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

En el caso de que el asegurado sea indemnizado por la aseguradora, una vez presentado el siniestro tiene que observar las siguientes medidas de salvaguarda como:

- Ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño.

- Al ocurrir el siniestro tendrá la obligación de comunicarlo a la aseguradora a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a partir del momento en que tenga conocimiento del hecho.

- La falta oportuna de este aviso dará lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que originalmente hubiese importado el siniestro, si la compañía hubiere tenido pronto aviso del mismo.

- Anexar todos los documentos relacionados con las circunstancias en los cuales se produjo, copias certificadas de las actuaciones del Ministerio Público o de cualquier otra autoridad que hubiese intervenido en el mismo.

- Si al momento del siniestro la embarcación transporta más pasajeros del cupo declarado quedara a cargo del asegurado una participación del total de la pérdida indemnizable equivalente a la proporción porcentual del sobrecupo.

En cuanto a las indemnizaciones por daños causados a los pasajeros o a su equipaje con motivo del siniestro sufrido por la embarcación amparada en esta póliza, deberán ser presentados directamente en las oficinas de la aseguradora, los pagos de las indemnizaciones se harán de acuerdo a lo señalado en el artículo

127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento, entendiéndose como pago de indemnización la asistencia médica, los gastos erogados por el asegurado o el viajero que se efectúen para poner al accidentado en condiciones de ser atendido debidamente, conforme a los documentos presentados, si los comprobantes de gastos erogados por asistencia médica proporcionada son de centros hospitalarios extranjeros, se tomará como base el presupuesto que para el mismo formule una clínica u hospital mexicano.

La responsabilidad de la compañía aseguradora comienza en el caso del pasajero, desde el momento en que aborde la embarcación hasta que descienda de ella, y para el equipaje del usuario, será desde que es registrado, hasta su entrega, previa exhibición del recibo que lo ampare.

Por lo anterior el asegurado deberá llevar un listado de los pasajeros en el que anotará su nombre y el número de boletos, así como del equipaje en el que anotará el número de recibo y el valor declarado si lo hubo. Los pasajeros estarán protegidos, únicamente por lo que corresponda a la transportación en territorio nacional, en cuyo caso se responderá hasta el lugar de destino, sin perjuicio de lo que sobre el particular dispongan los convenios y tratados internacionales de los que sea parte nuestro país.

Por último debo señalar que el seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo es un seguro que protege y recae sobre todo el patrimonio y persona, a diferencia de los demás en los que el riesgo recae sobre bienes asegurados por causas o fenómenos naturales.

3.7.- Leyes u ordenamientos aplicables

Por ser un contrato plenamente establecido y de naturaleza mercantil tiene sus propios lineamientos bajo los cuales se deberá ajustar y el principal de éstos es:

La Ley Sobre el Contrato de Seguro, misma que se expidió por decretos del 29 de diciembre de 1934 y 01 de enero de 1935, ordenamiento que hace alusión a todo lo que implica este contrato, las personas que intervienen (aseguradora-asegurado-beneficiario), sus derechos y obligaciones, los elementos específicos del mismo como son la prima, el riesgo y la garantía, así como los diversos ramos que existen en este contrato.

Otro ordenamiento bajo el cual se regula el contrato de seguro es la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, expedida por decreto del 29 de diciembre de 1934, y establece los lineamientos en que debe apoyarse y organizarse una institución de seguros y una sociedad mutualista de seguros, señalando su exclusividad para ello.

Asimismo regula la contabilidad, inspección y vigilancia en esta materia, trata sobre la disolución de las instituciones de seguros, sobre las relaciones fiscales, de los procedimientos y de las sanciones; autorizando y supervisando esta actividad la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, misma que aprueba los ramos en que éstas pueden operar y que son:

a) Vida

b) Accidentes y enfermedades

c) Daños que a su vez se divide en:

- Responsabilidad civil

- Marítimo y transporte

- Incendio

- Agrícola

- Automóviles

- Crédito

- Diversos

Por ser el seguro una figura muy amplia, necesita por sus características especiales que tienen algunos de sus ramos de ordenamientos específicos como serían los siguientes:

- Ley del Seguro Agropecuario y de Vida Campesino

- Reglamento del Seguro de Grupo

- Reglamento de Agentes de Seguros**
- Reglamento Interior de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas**

Además por las personas que intervienen y los actos y consecuencias de éstos, así como las circunstancias en que ocurra el siniestro, el contrato de seguro se apoya en Leyes complementarias o supletorias como son:

- Ley de Navegación y Comercio Marítimo**
- Ley de Vías Generales de Comunicación**
- Ley Federal del Trabajo**
- Código de Comercio**
- Código Civil**
- Código de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria al Código de Comercio.**

Como conclusión, este seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, tiene como finalidad proteger tanto al asegurado como al tercero perjudicado (pasajero o viajero), ya que a ambos se les remunera por los daños sufridos, es decir, el asegurado hace frente a su responsabilidad respecto

de sus viajeros o pasajeros, ya que la aseguradora les cubre económicamente por las pérdidas o daños de los que fueron objetos, mediante la aportación de su prima, es un contrato mercantil porque así lo establece en su artículo 75 el Código de Comercio y porque el seguro es concebido como una actividad realizada exclusivamente por una empresa.

Dadas sus características es un contrato bilateral, oneroso, consensual, formal, real, de tracto sucesivo, oneroso aleatorio, principal y de adhesión, es un contrato de buena fe, además es un contrato de seguro especial a diferencia de los otros, en virtud de que el asegurado para que lo sea debe estar autorizado o concesionado para operar como transportista de pasajeros o viajeros por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y además por ser una empresa dedicada a la transportación marítima de personas debe reunir y cumplir con determinados requisitos que establece la Ley de Navegación.

CAPITULO CUARTO.- Análisis jurídico del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo.

4.1.- Condiciones generales del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero.

Estas establecen los derechos y obligaciones a que el asegurado y la aseguradora se sujetan al realizar el contrato de seguro, por ser elaboradas y supervisadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, organismo de carácter administrativo que tiene la facultad de autorizar su circulación, de acuerdo a lo que señala el Reglamento Interior de dicha comisión, en sus artículos 1º y 29 fracción VII, referente al Capítulo Cuarto de las Direcciones Generales cuyo contenido es:

"Artículo 1º.- La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas como órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, ejercerá las facultades y atribuciones que le confieren la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, la Ley Federal de Instituciones de Fianzas, así como otras leyes, reglamentos y disposiciones administrativas aplicables, en relación con las funciones de inspección, vigilancias y supervisión de las instituciones, sociedades, personas y empresas a que dichas leyes se refieren, así como del desarrollo de los sectores y actividades asegurador y afianzador del país y para su ejercicio tendrá autonomía y facultades ejecutivas en los términos de dichos ordenamientos."

"Artículo 29. Corresponde a la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la cual dependen las Direcciones de Consulta y Sanciones; y de Conciliación y Arbitraje, el ejercicio de las siguientes atribuciones:

Fración VII. Examinar, autorizar y registrar en su caso, la documentación que utilizan en sus operaciones las instituciones, sociedades, personas y empresas a que se refiere el artículo 1º de este Reglamento, cuando así lo establezcan las leyes y disposiciones administrativas aplicables".

Les condiciones generales se crean y adecuan a las necesidades del asegurado dado los cambios y desarrollo que se van presentando en el ámbito económico a nivel nacional e internacional, y en esta póliza se integran por cláusulas las cuales están perfectamente especificadas ya que señalan las causas en las que no debe incurrir el asegurado o bajo las cuales debe regirse, esto con la finalidad de que al momento de presentarse el siniestro le sea cubierto éste en su totalidad, en caso contrario si omitiere o incurriese en alguna irregularidad, únicamente se le cubriría una parte proporcional del siniestro. A continuación menciono las cláusulas que son homogéneas en las condiciones generales que integran la póliza de responsabilidad civil para viajero de acuerdo al análisis que efectué en base a los formatos obtenidos de Seguros Comercial América, S.A. de C.V., Seguros Inbursa, S.A. y de la propia Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, mismas que se adecuan a la unidad amparada por el seguro y que en este caso es una embarcación.

Cláusula 1a. Materia del seguro

La compañía se obliga a pagar los años causados a los viajeros a su equipaje por motivo de los servicios prestados en transporte por el asegurado, en cualquiera de las vías de comunicación de las unidades amparadas en esta póliza y durante la vigencia de la misma. Las indemnizaciones a que se tenga derecho, se harán conforme a lo establecido en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su Reglamento.

Cláusula 2a. Alcance del seguro

Las responsabilidades de la compañía comienzan, en el caso del pasajero, desde el momento en que aborde la unidad de transporte hasta que descienda de ella, y para el equipaje del usuario, será desde que es registrado, hasta su entrega, previa la exhibición del recibo que lo ampare.

Por lo anterior, el asegurado deberá llevar un listado tanto de los pasajeros como de los equipajes que se registren. En el correspondiente a los pasajeros se anotarán el número de boletos y nombre de los pasajeros, y en el equipaje el número de recibo y el valor declarado si lo hubo. Pero en caso de que no coincidan el valor declarado del recibo con el del listado, prevalecerá el del primero.

Cláusula 3a. Prima

La prima a cargo del asegurado vence en el momento de la celebración del contrato.

Si el asegurado ha optado por el pago fraccionado de la prima, las exhibiciones deberán ser por períodos de igual duración, no inferiores a un mes, con vencimiento al inicio de cada período pactado.

El asegurado gozará de un período de espera de 30 días naturales para liquidar al total de la prima o de cada una de sus fracciones convenidas.

Los efectos de este contrato cesarán automáticamente a las 12:00 horas (mediodía) del último día del período de espera, si el asegurado no hubiere cubierto el total de la prima o de su fracción pactada.

La prima deberá ser pagada en las oficinas de la compañía, contra entrega del recibo correspondiente.

En caso de siniestro, la compañía deducirá de la indemnización debida al beneficiario, el total de la prima pendiente de pago a las fracciones de ésta no liquidadas, hasta completar la totalidad de la prima correspondiente al período del seguro contratado.

Cláusula 4a. Procedimiento en caso de siniestro

Medidas de salvaguarda

Al tener conocimiento de un siniestro sufrido por alguna de las unidades amparadas por esta póliza, el asegurado tendrá la obligación de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño, si no hay problema en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se atenderá a las que ella le indique.

El incumplimiento de esta obligación podrá afectar los derechos del asegurado en los términos de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Aviso

Al ocurrir algún siniestro que pudiera dar lugar a indemnización conforme a este seguro, el asegurado tendrá la obligación de comunicarlo por escrito a la compañía, a más tardar dentro de las 24 horas siguientes a partir del momento en que tenga conocimiento del hecho.

La falta oportuna de este aviso podrá dar lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que originalmente hubiere importado el siniestro, si la compañía hubiere tenido pronto aviso sobre el mismo.

Documentos, datos e informes que el asegurado y el beneficiario deben rendir a la compañía.

Deberá anexas además, todos los datos relacionados con las

circunstancias en las cuales se produjo, así como copias certificadas de las actuaciones practicadas por el Ministerio Público o por cualquier otra autoridad que hubiere intervenido en la investigación, con motivo de la denuncia que deberá presentar el asegurado acerca del siniestro o de hechos relacionados con el mismo.

Cláusula 5a. Fraude o dolo

Las obligaciones de la empresa quedarán extinguidas si demuestra que el asegurado, el beneficiario o los representantes de ambos, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluyan o puedan restringir dichas obligaciones. Lo mismo se observará en caso de que, con igual propósito, no le remitan en tiempo la documentación de que trata la cláusula anterior.

Cláusula 6a. Agravación del riesgo

El asegurado deberá comunicar a la compañía cualquier circunstancia que, durante la vigencia de este seguro, provoque una agravación esencial de los riesgos cubiertos, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que tenga conocimiento de tales circunstancias, si el asegurado omitiere el aviso o si el mismo provocare la agravación esencial de los riesgos, la compañía quedará, en lo sucesivo, liberada de toda obligación derivada de este seguro.

Cláusula 7a. Otros seguros

El asegurado tiene la obligación de dar aviso por escrito a la compañía

sobre todo seguro que contrate o haya contratado durante la vigencia de ésta póliza cubriendo los mismos bienes, contra los mismos riesgos, indicando además el nombre de las compañías aseguradoras y las sumas aseguradas, si el asegurado omitiere intencionalmente el aviso de que trata ésta cláusula o si se contrataren los diversos seguros para obtener un provecho ilícito, la compañía quedará liberada de sus obligaciones.

Cláusula 8a. Límite territorial

Los pasajeros estarán protegidos en los términos de las condiciones de esta póliza, únicamente por lo que corresponda a la transportación en territorio nacional, a menos que el transporte sea de matrícula nacional, en cuyo caso se responderá hasta el lugar de destino, sin perjuicio de lo que sobre el particular disponga los convenios y tratados internacionales de los que sea parte nuestro país.

Cláusula 9a. Disminución y reinstalación de suma asegurada

La suma asegurada en la póliza quedará reducida automáticamente en la cantidad que se hubiere pagado por siniestro durante la vigencia del seguro, sin embargo, previa aceptación de la compañía y a solicitud del asegurado, quien se obligará a pagar la prima que corresponda, dicha suma podrá ser reinstalada a su monto original para ser aplicable a posteriores reclamaciones.

Cláusula 10a. Moneda

Queda entendido y convenido que todos los pagos mencionados en esta póliza, tanto los que reciba como lo que haga la compañía serán efectuados en moneda nacional de acuerdo con la Ley Monetaria vigente en la fecha del pago.

Cláusula 11a. Comunicaciones

Cualquier declaración o comunicación relacionada con el presente contrato, deberá enviarse por escrito precisamente al domicilio indicado en la carátula de la póliza.

Cláusula 12a. Competencia

En caso de controversia, el quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en sus oficinas centrales o en las de sus delegaciones, en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y si dicho organismo no es designado árbitro, previa declaración expresa del mismo, podrá ocurrir a los Tribunales competentes del domicilio de la compañía.

Cláusula 13a. Lugar y pago de indemnización

La compañía hará el pago de la indemnización a través de sus oficinas en el curso de los 30 días siguientes a la fecha en que haya recibido los documentos e informaciones que le permitan conocer el fundamento de la reclamación, de acuerdo a la cláusula 4a.

Cláusula 14a. Peritaje

En caso de desacuerdo entre el asegurado y la compañía acerca del monto de cualquier pérdida o daño, la cuestión será sometida a dictamen de un perito nombrado de común acuerdo por escrito por ambas partes, pero si no se pusieran de acuerdo en el nombramiento de un sólo perito se designarán dos, uno por cada parte, lo cual se hará en el plazo de 10 días contados a partir de la fecha en que una de ellas hubiere sido requerida por la otra por escrito para que lo hiciera. Antes de empezar sus labores, los dos peritos nombrarán un tercero para el caso de discordia.

Si una de las partes se negare a nombrar su perito o simplemente no lo hiciera cuando sea requerida por la otra, o si los peritos no se pusieran de acuerdo en el nombramiento del tercero, será la autoridad judicial la que a petición de cualquiera de las partes hará el nombramiento del perito, del perito tercero o de ambos si así fuere necesario; sin embargo la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas podrá nombrar el perito o perito tercero en su caso, si de común acuerdo las partes así lo solicitaren. El fallecimiento de una de las partes

cuando fuere persona física o su disolución si fuere una sociedad ocurridos mientras se esté realizando el peritaje, no anulará ni afectará los poderes o atribuciones del perito o de los peritos o del tercero, según el caso, o si alguno de los peritos de las partes o el tercero falleciere antes del dictamen, será designado otro por quien corresponda (las partes, los peritos, la autoridad judicial o la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas), para que los sustituya.

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

El peritaje a que esta cláusula se refiere, no significa aceptación de la reclamación por parte de la compañía, simplemente determinará el monto de la pérdida que eventualmente estuviere obligada la compañía a resarcir quedando las partes en libertad de ejercer las acciones y oponer las excepciones correspondientes.

Cláusula 15a. Prescripción

Todas las acciones que se deriven de este contrato de seguro, prescribirán en 2 años, contados en los términos del artículo 81 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, desde la fecha del acontecimiento que le dio origen, salvo los casos de excepción consignados en el artículo 82 de la misma Ley y que son:

"Art. 82.- El plazo de que trata el artículo anterior no correrá en caso de omisión, falsas o inexactas declaraciones sobre el riesgo corrido, sino desde el día en que la empresa haya tenido conocimiento de él, y si se trata de la realización del siniestro, desde el día en que haya llegado a conocimiento de los interesados, quienes deberán demostrar que hasta entonces ignoraban dicha realización.

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

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

Cláusula 18a. Principio y terminación de vigencia

La vigencia de esta póliza principia y termina en las fechas indicadas en la misma a las 12 horas del lugar donde se encuentren las unidades de transporte aseguradas.

Cláusula 17a. Terminación anticipada del contrato

No obstante el término de vigencia del contrato, las partes convienen que este podrá darse por terminado anticipadamente, mediante notificación por escrito, cuando el asegurado lo dé por terminado, la compañía tendrá derecho a la parte de la prima que corresponda al tiempo durante el cual el seguro hubiere estado en vigor a razón de un 10% de la cuota en vigor por cada mes o fracción, sin exceder de la prima de la póliza.

Cuando la compañía lo dé por terminado, lo hará mediante notificación fehaciente al asegurado, surtiendo efecto la terminación del seguro después de 15 días de la fecha de la notificación, y la compañía devolverá al asegurado de inmediato la parte de la prima no devengada, sin cuyo requisito se tendrá por no hecha.

Cláusula 18a. Artículo 25 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro

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

De acuerdo a la redacción de estas cláusulas he de manifestar que tanto el asegurado como la aseguradora están en igualdad de derechos y obligaciones que ~~mediante ellas garantizan y evitan la responsabilidad asumida~~ respecto de los pasajeros o viajeros, pues mediante éstas se demuestra que es un seguro práctico, porque contempla las necesidades del asegurado y por ende la de los pasajeros o víctimas, asimismo son precisas pues señalan claramente las causas en que no debe incurrir el asegurado, ya que si esto ocurriese el seguro sería nulo o bien rescindido, provocando que en caso de accidente se les deje a todos en estado de indefensión, representan una gran ventaja para el asegurado, ya que señalan el alcance y las perspectivas que ofrece este seguro.

Asimismo en las condiciones generales existe un apartado al que se le denomina "exclusiones", y el cual se refiere a los riesgos que no esta obligada la compañía en cuanto a su indemnización, ya sea porque no fueron considerados por las partes al efectuarse el cálculo de la prima o bien por tratarse de situaciones que por sus características no pueden ser susceptibles de aseguramiento, o porque existen pólizas específicas que amparan los mismos y que se detallarán así:

Exclusiones.- Este seguro en ningún caso ampara ni se refiere a:

A) Accidentes que sufran la tripulación del vehículo todo empleado del asegurado que viaje sin cubrir el importe del pasaje.

B) Suicidio o intento del mismo, enfermedades mentales o corporales, accidentes ocasionados por la ingestión de bebidas alcohólicas, sustancias enervantes, sicotrópicas o estimulantes, ni tratamiento medico-quirúrgicos que se practiquen después de 90 días de la fecha del accidente.

C) Responsabilidad por daños ocasionados por guerra u otros actos bélicos, revolución, rebelión, motines, huelgas, actos delictivos o daños que se originen por disposiciones de autoridades de derecho o de hecho, ni por daños ocasionados por reacción nuclear, radiación nuclear o contaminación radioactiva.

Las condiciones generales tienen como finalidad amparar y proteger a las partes en caso de surgir controversia legal entre ambos, así como el ampliarse y adecuarse a las necesidades del asegurado, para con ello proporcionar a éste un buen servicio, y una buena imagen por parte de la aseguradora, lo que redundará también en su beneficio, en un buen servicio y una imagen favorable con respecto a la sociedad en general.

4.2.- Las irregularidades que se presentan en torno a este seguro

Aunque las condiciones generales de un contrato de seguro no son elaboradas por las partes que lo celebran, por el hecho de que la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas las elabora y autoriza, no significa que por ello sean perfectas, ya que es motivo de múltiples problemas y también este seguro no es explotado al máximo por las instituciones aseguradoras y mucho menos por el asegurado, es por ello que en este inciso trataré algunas irregularidades que presenta el mismo.

Por tratarse de un seguro que tiene una cobertura muy amplia, en virtud de que es adquirido por empresas o personas que cuentan con la concesión por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para la transportación de pasajeros por la vía marítima, debe dársele a este contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero, en virtud de no ser conocido y explotado como debiera, una mayor difusión y proyección hacía la población pues todos tenemos la necesidad ya sea por esparcimiento, por la realización o celebración de negocios o bien por causas extraordinarias de utilizar este medio de transporte y la mayoría ignoramos cómo proceder y ante quién recurrir en caso de sufrir algún accidente, ya sea de manera directa o indirecta, es decir en el que resultemos afectados en nuestra persona o en nuestro equipaje o en el que el afectado sea uno de nuestros familiares.

México es un país que ha dado gran auge a la actividad aseguradora a

través de las instituciones de seguros quienes han descuidado al elemento primordial del mismo que es el asegurado, en virtud de que llegan a él a través de sus agentes de ventas, quienes muy someramente le explican sólo las ventajas que podría obtener al adquirir un seguro, omitiendo señalar las causas en que éste puede caer y sea motivo de que no le sea cubierto el mismo, ya que a los agentes de ventas solo les interesa una sola cosa que es la venta y colocación del seguro lo que redundaría en una gratificación económica para ellos llamada comisión; olvidándose después de su cliente y dejándolo en ocasiones en un estado de indefensión, debo señalar que también existe por parte del asegurado un gran escepticismo o apatía en cuando a adentrarse en la operación y funcionamiento de este contrato pues creen que la obligación total solo la tiene la empresa y que con el solo hecho de contar y pagar su seguro tienen el derecho de que éste le sea cubierto en cuanto surga el siniestro y sufra pérdidas por motivo de causar daños a terceras personas en su integridad física y en sus pertenencias como lo es en este caso su equipaje.

Por ser los asegurados empresas concesionadas para operar como transportistas de pasajeros a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en ocasiones éstos no satisfacen al 100% los requisitos con los que deben de cumplir para funcionar como tal, y uno de éstos es el contar con un seguro obligatorio para el viajero en el que se ampare la responsabilidad civil en que puede incurrir el asegurado, para con sus pasajeros, sabemos que al estar en la embarcación como pasajeros o viajeros y con el hecho de contar con el boleto estamos protegidos o asegurados pero solo lo sabemos por la leyenda que trae impresa los boletos que por lo general es "conservar su boleto con él tiene seguro de viajero", ante esta situación creo que es conveniente así como se les exige a

las embarcaciones portar su certificación de matrícula que porten una copia fiel de la carátula de la póliza contratada, pues así los pasajeros o viajeros tendremos la certeza de estar protegidos mediante el asegurado al conocer el número de póliza y la compañía aseguradora con la cual se contrato éste, para que en casos de siniestro y como afectados directos o indirectos podamos recurrir directamente con el asegurado o bien con la compañía aseguradora a solicitar nuestra indemnización , pues con esto evitaríamos problemas de índole moral y principalmente económicos al tratar de investigar y gestionar los trámites para ser resarcidos del accidente.

El asegurado al contratar este seguro para garantizar su responsabilidad respecto de sus pasajeros, tiene que requisitar una solicitud para que le sea otorgado, la cual estará al análisis y estudio de la aseguradora, a quien se le da en ésta la opción de realizar o no una inspección al vehículo que se pretende amparar bajo el contrato de seguro y ante esto, dicha solicitud representa dos ventajas a favor de la compañía:

a) La buena fe.- Al creer en todo lo manifestado por el presunto asegurado

b) La opción.- Respecto a realizar o no una inspección a la embarcación para verificar el estado en el que se encuentre el medio de transporte a asegurar.

Estas ventajas repercuten en contra del asegurado, ya que en caso de presentarse el siniestro, si la aseguradora no efectuó la inspección a la embarcación podrá apoyarse en que el asegurado incurrió en omisiones e inexactas declaraciones alegando que ésta se encontraba en mal estado y no lo manifestó así el asegurado, lo que repercutiría en el no pago del siniestro, por lo tanto y para que éste cumpla con su finalidad de protección y resarcimiento respecto al asegurado deberá hacersele exigible en "dicha solicitud de seguro", la inspección sobre la embarcación para constatar su estado y asimismo las declaraciones del futuro asegurado.

En las condiciones generales de este contrato de seguro, el tamaño de la letra es pequeña, lo que ocasiona el desinterés del asegurado para leer su contenido, además su redacción debe ser más clara en un lenguaje sencillo y explícito, debe considerar que no todo asegurado es experto en seguros y mucho menos en términos o vocablos utilizados en esta materia, no debe adoptar tanta formalidad en cuanto a su presentación pues creo que aunque éstas representen los derechos y obligaciones entre las partes, por lo menos en la carátula de éstas y con el fin de atraer la atención del asegurado debe aparecer un oleograma que haga referencia al seguro de que se trata; además por ser éstas autorizadas y supervisadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y ser lo esencial para la procedencia o no en caso de siniestro, debe de evitarse que circulen con errores mecanográficos ya que originan más confusión al asegurado respecto de su interpretación a las mismas.

El seguro que ofrecen las compañías aseguradoras que cubren la

responsabilidad civil del viajero, como he citado son autorizadas por este organismo, pero no entiendo el por qué varían en cuanto a su contenido y alcance, ya que en base a los formatos de Seguros Comercial América, S.A. de C.V., Seguros Inbursa, S.A. y de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas las a continuación señaladas son practicadas por una y por otra no, en virtud de que unas permiten el sobrecupo de pasajeros y la falta de renovación de una licencia, a cambio de que los asegurados participen con un porcentaje en caso de siniestro, asimismo otras no contemplan cláusulas tan importantes como la subrogación, surgiendo como consecuencia en este seguro que entre una aseguradora con respecto a otra existan competencias desleales, pues una tiene más ventajas que la otra, además de que no se cumple con la finalidad del seguro que es proporcionar protección y seguridad a sus asegurados, por ello debe haber una homologación en estas condiciones y cada aseguradora deberá hacerla atractiva a sus clientes mediante la creación de nuevas tarifas, de nuevos planes que faciliten su adquisición pero que garanticen la seguridad.

4.3.- Las ambigüedades de la póliza de seguro

La aprobación de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas respecto a la circulación de esta póliza, implica que todo está en orden y acorde a las necesidades y exigencias del asegurado, así como a los derechos y obligaciones de la aseguradora, más sin embargo he de mencionar que las condiciones que conforman la póliza, son causa de múltiples y malas interpretaciones lo que repercute en la declinación del siniestro.

Por lo tanto enseguida cito algunas cláusulas que conforman la póliza del seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo, que son motivo de confusión generalmente para el asegurado por la forma en que se encuentran redactadas, y a su vez representan grandes ventajas para la aseguradora.

Cláusula Prima

"En cuanto a que se refiere que la prima convenida debe ser pagada en las oficinas de la compañía, contra entrega del recibo correspondiente".

Esta cláusula debe ser más amplia, es decir debe mencionar que "las primas convenidas entre el asegurado y la aseguradora deberán ser pagadas en las oficinas de ésta última, a través de su agente de ventas, siendo obligatorio para el asegurado efectuar personalmente su pago ante éstas 5 días antes del vencimiento del período de gracia cuando su agente no se haya presentado en su domicilio a requerirle su pago y esté por vencerse el plazo de 30 días, ambos casos contra la entrega del recibo correspondiente, el cual solo será válido para en caso de reclamaciones, si aparece impreso en papelería membretada de la compañía aseguradora, y cuenta con el nombre, firma y sello de quien reciba el pago.

Esto con la finalidad de establecer la obligación para el asegurado de que esté al pendiente del estado contable de su póliza, para que no dependa y deslinde toda la responsabilidad que pueda surgir o presentarse en torno al pago

de ésta sobre el agente de ventas, ya que erróneamente cree que solo éste tiene la obligación de estar al pendiente de sus clientes y pasar a su domicilio a cobrar el importe de la póliza, por el interés económico que esto puede redituarse.

Asimismo con el hecho de aceptar solo reclamaciones que estén y cuenten con recibos de pago membretados, firmados y sellados por quien reciba el mismo, se esta previniendo al asegurado y obligando a que los agentes lleven consigo su block de recibos de pago que la compañía les asigna, evitando con ello que éstos al ostentarse como tal improvisen en un papel en blanco un recibo de pago, el cual carece de formalidad alguna al incurrir en omisiones de datos importantes como son el número de póliza, vigor, nombre y clave del agente, etc., ya que esto genera que el agente disponga para sí del dinero que recibe mediante esta forma, dejando con ello en estado de indefensión al asegurado en caso de presentarse un siniestro.

Cláusula Participación de pérdida por sobrecupo

“Si al momento del siniestro el medio de transporte, transporta más pasajeros del cupo declarado bajo la presente póliza, quedará a cargo del asegurado una participación del total de la pérdida indemnizable equivalente a la proporción porcentual de sobracupo”.

En torno a esta cláusula, definitivamente no estoy de acuerdo en que

exista, en virtud de que se da libertad al asegurado de que transporte más personas de las que pueda soportar la embarcación haciendo con esto más factible la ocurrencia de un siniestro, al cual harán frente la compañía aseguradora y el asegurado, pero no solo es el aceptar la responsabilidad, sino que se debe valorar la vida humana de las personas la cual jamás se recupera, además de que la existencia de esta cláusula contraviene lo dispuesto por el artículo 70 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro y por ende también a lo establecido en la cláusula referente al fraude o dolo, en cuanto a que las obligaciones de la compañía quedarán extinguidas si el asegurado, beneficiario o sus representantes, con el fin de hacerla incurrir en error, disimulan o declaran inexactamente hechos que excluirían o podrían restringir dichas obligaciones.

Asimismo la existencia de ésta es contraria a la finalidad principal del seguro de responsabilidad civil, que es el de brindar protección, seguridad y resarcimiento económico al asegurado y terceros afectados por éste.

Cláusula Medidas de salvaguarda

"Al tener conocimiento de un siniestro sufrido por alguna de las unidades amparadas por esta póliza, el asegurado tendrá la obligación de ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Si no hay problema en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se atenderá a las que ella le indique.

El incumplimiento de esta obligación podrá afectar los derechos del asegurado, en los términos de la Ley Sobre el Contrato de Seguro".

Por lo que hace a esta cláusula sugiero se elimine del primer párrafo en su parte final lo siguiente: "Si no hay problema en la demora, pedirá instrucciones a la compañía y se atenderá a las que ella le indique". Esto en virtud de que la compañía aseguradora debe tomar en consideración que el asegurado no es un experto en valorar un accidente y que no tiene la capacidad técnica para decidir que puede esperar, pues con ello podría omitir un hecho o acto que para él no sea importante pero que para la aseguradora sea vital y ante esto se vean afectados o reducidos sus intereses por lo que respecta al resarcimiento del siniestro y en consecuencia del seguro, posibilidad que esta plasmada en el segundo párrafo de esta misma cláusula.

Cláusula Licencia de conducir

"El conductor del medio de transporte a que hace referencia la presente póliza, deberá contar con licencia de conducir vigente y adecuada de acuerdo a las disposiciones de las Autoridades correspondientes de no ser así, quedará a cargo del asegurado una participación en la pérdida indemnizable del 10%, y si tiene licencia adecuada pero no vigente, participará con un 5% de la pérdida".

Al igual que la cláusula anterior, esta tampoco debe existir como parte de las condiciones generales de una póliza, en virtud de que da la opción al asegurado de que pueda zarpar aún cuando carezca de un requisito indispensable

como lo es el contar con la licencia o bien con el permiso y la matriculación que le fueron otorgadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para ejercer la transportación de personas mediante una embarcación y si carece de esto el asegurado sabe que participará con un porcentaje menor en caso de pérdida pero el seguro le permitirá hacer frente a su responsabilidad en un porcentaje mucho mayor, por lo cual vuelvo a insistir que para mí esto sería una causa de rescisión automática del contrato de seguro, ya que se encuentra viciado al existir omisiones y falsas declaraciones al momento de requisitar y contactar la solicitud del mismo.

Cláusula Subrogación de derechos

"En los términos de la ley, una vez pagada la indemnización correspondiente, la compañía se subrogará, hasta por la cantidad pagada en los derechos del asegurado, así como en sus correspondientes acciones, contra los autores o responsables del siniestro. Si la compañía lo solicita, a costa de ésta, el asegurado hará constar la subrogación en escritura pública. Si por hechos u omisiones del asegurado se impida la subrogación, la compañía quedará liberada de sus obligaciones. Si el daño fuera indemnizado solo en parte, el asegurado y la compañía concurrirán a hacer valer sus derechos en la proporción correspondiente".

Para comprender esta cláusula es necesario definir a la subrogación, misma que jurídicamente "es la sustitución de una persona por otra distinta que ejercerá los derechos y acciones de aquella, esto se entiende como subrogación

personal. En materia de seguros, el asegurador sustituye al asegurado en el ejercicio de las acciones o derechos que tendría éste contra los terceros causantes del accidente o siniestro a fin de poder recuperar de ellos la cantidad por la que civilmente deberían responder a consecuencia de los daños producidos, cuya indemnización, en virtud de la póliza de seguro, ha corrido inicialmente a cargo de la aseguradora". (58)

De acuerdo a la definición plasmada sobre la subrogación, la redacción de esta cláusula es confusa en base a lo siguiente:

a) Señala que una vez efectuada la indemnización la compañía se subrogará en cuanto a derechos y acciones hasta por la cantidad pagada contra los responsables del accidente, y que si por hechos u omisiones del asegurado se impide la subrogación quedará liberada de sus obligaciones.

b) Si el daño se indemniza solo en parte, tanto el asegurado como la compañía podrán hacer valer sus derechos en la proporción correspondiente.

(58) CASTELO MATRON, JULIO, Diccionario Mapfre de Seguros, 2ª Edición, Editorial Mapfre, S.A., España 1990, Pág. 286.

En cuanto al primer punto existe una contradicción, en virtud de que señala que la compañía se subrogará hasta por la cantidad pagada, entendiéndose que ya efectuó el pago, es decir procedió a la indemnización a favor de los pasajeros o viajeros, y posteriormente cita que si el asegurado impide la subrogación se libera de sus obligaciones, ante esto debo mencionar que la aseguradora no puede evadir las mismas, ya que ante el surgimiento del siniestro debe responder por el asegurado, hacer frente a los daños y perjuicios que éste haya causado a sus pasajeros o viajeros, ya que cumplió con su obligación en cuanto al pago de su prima y esto es el objeto del contrato de seguro, que es independiente al surgimiento de la subrogación, misma que no crea obligaciones para la aseguradora respecto de los causantes o responsables del siniestro sino derechos y acciones que puede ejercitar en contra de éstos con la finalidad de recuperar la indemnización que erogó por la existencia de la póliza de seguro, cumpliendo así con su obligación frente al asegurado.

Por lo que hace al segundo punto, este difiere totalmente de la subrogación, ya que no existe, en virtud de que el asegurado no puede subrogarse así mismo sus acciones y derechos y la aseguradora definitivamente no cuenta con éstos, por esta redacción se entiende que ambos tienen derechos y acciones propios e independientes originados por un mismo siniestro y pueden ejercitarlos contra los responsables. Además en esta cláusula no se sabe con certeza que la subrogación es obligatoria para el asegurado.

Por sus características y ser un contrato de seguro real, en virtud de que el riesgo siempre está latente, para mí es indispensable que exista esta cláusula,

ya que a través de la sustitución que se hace del asegurado se ofrece una garantía a la aseguradora pues al adquirir sus derechos y acciones podrá actuar en contra de los responsables lo que le permitirá recuperar la indemnización que realizó por el cumplimiento del seguro, por lo ya comentado y para evitar más confusiones propongo que ésta quede de la siguiente manera:

En los términos de Ley y una vez que la compañía aseguradora efectuó la indemnización correspondiente, el asegurado tendrá la obligación de subrogar a su favor sus derechos y acciones hasta por la cantidad que le sea pagada, para que ésta los ejerza en contra de los responsables o causantes del siniestro. Dicha subrogación se hará constar en escritura pública, misma que pagará la aseguradora.

Con esta redacción se cumple con el seguro, ya que se establece la obligación del asegurado una vez indemnizado y se garantiza la recuperación de dicha indemnización a la aseguradora.

4.4.- La efectividad de este contrato

Dada la situación económica que estamos viviendo, muchas empresas han

podido hacer frente a sus responsabilidades a través del seguro, el cual opera en todos los ramos tanto de daños como de vida, los cuales ofrecen seguridad en el aspecto personal, social, patrimonial, industrial y económico, es por ello que en este inciso haré referencia a la efectividad que esta institución representa enfocándolo en cuanto a las empresas que están concesionadas y autorizadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para operar como transportistas de pasajeros o viajeros en cuanto al transporte marítimo.

Primeramente es conveniente señalar que este seguro opera **a favor y por cuenta del asegurado**, en virtud de cubrir la responsabilidad civil en que incurra y representa de manera directa e indirecta ventajas para quienes lo celebran y se involucran en él, es decir:

Aseguradora.- La existencia de este contrato la obliga a resarcir los daños y perjuicios que cause el asegurado a terceras personas, pero éste también representa una suma asegurada y un pago de prima considerable para ella.

Asegurado.- Con este seguro puede hacer frente a los daños y perjuicios causados por sus actos a sus pasajeros tanto en su persona como en sus bienes.

Pasajero.- Por el hecho de hacer uso del medio de transporte por la vía marítima, queda protegido ya que en caso de accidente será indemnizado en su persona, en sus bienes y en caso de muerte esta indemnización se entregará a sus familiares o beneficiarios .

Este contrato es más efectivo a diferencia de otros ya que faculta al tercero perjudicado que en este caso es el pasajero o viajero, a que exija su indemnización directamente a la aseguradora quien en caso de que todo sea procedente, realizará el pago correspondiente.

En cuanto a las indemnizaciones a las víctimas o a los beneficiarios de éstas en caso de siniestro, las mismas se realizan de acuerdo a lo establecido en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y su reglamento, lo que garantiza que una indemnización no podrá ser inferior a lo ya establecido en este ordenamiento legal.

El alcance de este seguro es sensacional pues de la relación bilateral de aseguramiento entre el asegurado y la aseguradora, surge una tercera respecto de los pasajeros o viajeros, sin que éstos hayan tenido la intención de asegurarlos, ya que también resultan ser beneficiados por dicho seguro.

Representa para el asegurado al iniciar su recorrido una tranquilidad, pues

sabe de antemano que ante cualquier imprevisto sus pasajeros o viajeros están protegidos tanto en su vida como en sus pertenencias sin dejar de tener por ello la responsabilidad de conducirlos sanos y salvos a su destino.

De igual manera permite la tranquilidad económica de los familiares de las víctimas, ya que éstos no tendrán que preocuparse por la erogación de gastos médicos respecto de los pasajeros afectados al presentarse el siniestro.

La efectividad de este seguro se obtiene en base a la relación que surge por la responsabilidad entre la aseguradora, asegurado y pasajero o viajero, lo que origina un intercambio de derechos, obligaciones y acciones entre ellos, que al ejercitarlos les permite obtener una recuperación pecuniaria y moral a cada uno.

Como consecuencia de lo anterior, la efectividad primordial de este seguro es la función social que realiza al proteger y no dejar en estado de indefensión a un gran número de personas que hacen uso de este medio de transporte marítimo.

4.5.- Conveniencia de que existan seguros especializados en el transporte marítimo de personas

Mediante los medios de comunicación nos enteramos diariamente de

grandes catástrofes, casos de culpabilidad en los que se encuentran involucrados grandes personajes, de las pérdidas y quiebras de que son objeto las grandes o medianas empresas originadas por reclamaciones las cuales quebrantan su economía debido a un daño indemnizable, por esto y ante la inminente responsabilidad en que incurrimos por nuestros actos y específicamente por lo que hace al transporte marítimo de personas, sugiero la creación de un seguro específico en este campo, ya que en la actualidad opera como un seguro más, lo que es motivo de que se le reste importancia, pues no basta con requisitar una solicitud y adecuarla al tipo de unidad que se pretende amparar y en este caso ésta resulta ser una embarcación, misma que para que pueda ser asegurada necesita cumplir con una serie de requisitos establecidos tanto por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, así como por la Ley de Navegación y que ya he citado en capítulos anteriores.

Señalo lo anterior porque el asegurador debe de tener conocimiento de toda la información para con ello estar en posibilidad de tener una evaluación del riesgo que es motivo del proyecto que se pretende asegurar, en ocasiones esta evaluación puede exceder de las habilidades técnicas del presunto asegurado ya que él mismo no puede tener el conocimiento de todos los detalles que giran en torno a esta evaluación y por lo tanto con la creación de este seguro, se debe contar con la participación de expertos y profesionales, en la materia quienes apoyarían a la aseguradora cuando ésta se vea en la necesidad de consultar y con ello llevar a cabo una buena evaluación.

Es conveniente el nacimiento de este seguro en virtud de que proporciona

coberturas muy amplias y primas adecuadas, no cubre riesgos sencillos, cubre las necesidades reales de quienes lo adquieren, sería benéfico para la economía del país ya que además de cubrir la responsabilidad del asegurado, desempeña una función social, surgiría como una innovación en el sector asegurador lo que traería como consecuencia un mercado competitivo en relación a la captación y monto de primas, así como de la calidad del servicio y la solvencia que proporcionen las aseguradoras a sus posibles clientes.

Por la gran apertura comercial que México ha logrado y lo más reciente la concertación del tratado de libre comercio, este seguro representaría el lanzamiento de un producto de alta competitividad ya que puede estar al alcance de todas las empresas concesionadas para la transportación de pasajeros o viajeros nacionales o extranjeros y de ser así podría celebrarse este contrato en dólares generando con ello una gran captación de ingresos pues las aseguradoras son una de las principales instituciones que generan las inversiones de un país.

Por todo esto y con el fin de concientizar a las empresas aseguradoras a ser innovadoras respecto de este seguro para que se esfuercen por crear y difundir sus ventajas, como lo hacen principalmente en el ramo de vida y de automóviles, que siempre están en constante evolución y a la vanguardia en cuanto a nuevas coberturas y planes, a continuación cito los objetivos específicos de la función comercial que debe realizar una aseguradora, ya que en ocasiones se olvidan en proyectar y renovar los beneficios que ofrecen los demás ramos:

"- Adquisición de nuevas pólizas:

No solo de nuevos clientes, sino de asegurados que ya lo están, pero pueden serlo también en otros riesgos que se garanticen en pólizas distintas.

- Aumento de la cobertura en las pólizas existentes:

Mediante la elevación de los capitales asegurados en aquellos riesgos en que la determinación de su capital es libre como ejemplo: en el seguro de vida, e por el aumento del número de coberturas dentro de una misma póliza, por ejemplo en el seguro de automóviles.

- Conservación de los asegurados y sus coberturas:

No basta tratar de adquirir el mayor número de pólizas y riesgos nuevos, sino que al mismo tiempo debe ejercitarse una actuación encaminada a evitar que se anulen las existentes.

-Mantenimiento de buenas relaciones con los asegurados:

Constituye éste un método indirecto para conseguir los objetivos anteriores, tanto de incremento como de conservación de cartera".(59)

(59) CASTELO MATRAN, Julio, *Ibidem*, Pág. 121

CONCLUSIONES:

- 1) El contrato de seguro se origina por una necesidad de salvaguarda de las personas, para que mediante éste puedan hacer frente a las exigencias e intercambio de relaciones comerciales y sociales que fomenta y crea el hombre para brindar y proteger su persona, patrimonio y la convivencia con la sociedad; como el nombre lo indica para la seguridad de las personas.**

- 2) El contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo de personas, es un acuerdo de voluntades entre la compañía aseguradora y el asegurado quien es el transportista de pasajeros, y ambos están obligados recíprocamente, uno al pago de una prima y el otro a brindar la protección al objeto o interés asegurado, por sus características pertenece al ramo de daños y por lo tanto es un seguro de responsabilidad civil y como tal deberá responder por los daños que el asegurado cause a sus pasajeros o viajeros que en este caso serían las terceras personas ya sea en su integridad física o en sus bienes, resarciéndoles económicamente éstos cuando se encuentren abordando o bien permanezcan dentro de la embarcación.**

- 3) Es conveniente que surga un seguro específico de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo de personas, ya que en la actualidad opera como un seguro de transporte más, causa por la que mucha gente ignora su existencia y funcionamiento.**

4) El surgimiento del seguro analizado sería benéfico, pues además de ser un contrato de una gran convicción para las personas ya que no deja en estado de indefensión a nadie, su alcance de protección es muy amplio.

5) Con la existencia de este seguro, se contaría con otro elemento más de producción, pues por su característica que es la transportación marítima de personas, se daría más auge al crecimiento comercial.

6) Otra cuestión por la que sugiero la existencia de este seguro, es porque el medio de transporte a que se refiere es especial ya que se trata de una embarcación autorizada exclusivamente para la transportación de personas, la cual necesita reunir una serie de requisitos fundamentales para que opere como tal.

7) Las personas que se vean involucradas con este tipo de seguro, obtendrían una ventaja que es el ahorro y con ello éste cumpliría y extendería aún más sus fines económicos y sociales.

8) Porque a diferencia de otros seguros, la responsabilidad en éste, crea derechos y obligaciones para las partes involucradas, es decir, entre el asegurado, aseguradora y pasajero.

9) La finalidad de que exista este seguro es para concientizar a las empresas aseguradoras a ser innovadoras respecto a éste, para que se esfuercen en crear y difundir sus ventajas, así como para que estén en constante evolución y a la vanguardia en cuanto a coberturas y planes.

10) Actualmente las condiciones generales del contrato de seguro de responsabilidad civil para viajero en el transporte marítimo de personas contienen u omiten algunas cláusulas que por su redacción pueden ser motivo de confusión o de desventaja para el asegurado, es por esto que propongo la modificación de algunas de ellas, tales como prima, participación de pérdida por sobrecupo, licencia de conducir, así como las referentes a medidas de salvaguarda y subrogación de derechos.

BIBLIOGRAFIA

- 1. ACEVEDO BALCORTA, Jaime**
Derecho Mercantil
Colección Textos Universitarios
Edición 2ª
Editorial Universidad Autónoma de Chihuahua
Chihuahua, Chih. 1191
- 2. BARRERA GRAF, Jorge**
Tratado de Derecho Mercantil, Generalidades y Derecho Industrial
Volumen 1
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1957
- 3. CALVO M. Octavio**
PUENTE Y F., Arturo
Derecho Mercantil
Edición 40ª
Editorial Banca y Comercio, S.A.
México, D.F., 1993
- 4. CERVANTES AHUMADA, Raúl**
Derecho Mercantil
Primer Curso
Edición 3ª
Editorial Herrero, S.A.
México, D.F., 1980

- 5.- **DE PINA, Rafael**
DE PINA VARA, Rafael
Diccionario de Derecho
Edición 21ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1995

- 6.- **DE PINA VARA, Rafael**
Diccionario de Derecho Aumentado y Actualizado
Edición 13ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1985

- 7.- **DE PINA VARA, Rafael**
Elementos de Derecho Mercantil Mexicano
Edición 24ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1994

- 8.- **DICCIONARIO ENCICLOPEDICO DANAE 18**
Editorial Danée, S.A.
Barcelona, Volumen 18

- 9.- **ELEMENTOS DEL SEGURO**
Curso de Seguros del Chartered Insurance Institute
Editorial Mapfre, S.A.
1978

10.- ESCRICH, Joaquín

Diccionario Razonado de Legislación Civil, Penal, Comercial y Forense con
Citas del Derecho, Notas y Adiciones por el Lic. Rodríguez de San Miguel,
Juan

Editorial Instituto de Investigaciones Jurídicas de la U.N.A.M.
México, D.F., 1993

11.- GARRIGES, Joaquín

Curso de Derecho Mercantil

Reimpresión 9ª

Editorial Porrúa, S.A.

México, D.F., 1993

12.- GOMEZ ARREOLA, Salvador

Los Seguros Privados en México

Edición de la Revista Mexicana de Seguros

México, D.F., 1988

13.- GOMEZ DE LIANO, Francisco

Diccionario Jurídico

Salamanca, 1979

14.- INTRODUCCION AL SEGURO

Texto Programado, Cuadros 1

Editorial I.C.E.A.

Madrid, 1972

15.- J.C.F.M.
Estudio de Derechos de Seguro
Editorial de la Revista Mexicana de Seguros
México, D.F., SIF

16.- J.TENA, Felipe
Derecho Mercantil Mexicano con Exclusión del Marítimo
Edición 14ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1994

17.- ORTIZ URQUIDI, Raúl
Derecho Civil Parte General
Edición 3ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1988

18.- OSSORIO, Manuel
Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales
Editorial Heliaste, S.R.L.
Buenos Aires, Argentina, 1990

19.- RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín
Derecho Mercantil Tomo II
Edición 21ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1994

20.- RODRIGUEZ SALAS, J. Jesús
El Contrato de Seguro en el Derecho Mexicano
Editorial No. 313
México, D.F., 1978

21.- SEGURO ESCOBAR, Mariano
TORREMOCHA LOPEZ, Miguel Angel
Temas para El Estudiante de Hoy
Qué es · Los Transportes ·
Editorial Granada
Madrid

22.- SOTO ALVAREZ, Clemente
Prontuario de Derecho Mercantil
Editorial Limusa
México, D.F., 1983

23.- VAZQUEZ ARMINIO, Fernando
Derecho Mercantil
Fundamentos e Historia
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1977

24.- VASQUEZ DEL MERCADO, Ocer
Contratos Mercantiles
Edición 5ª
Editorial Porrúa, S.A.
México, D.F., 1994

OTROS:

- Revista Mexicana de Seguros
¿Qué sabe de la Historia del Seguro?
Abril de 1984

- Revista Mexicana de Seguros
"Remembranzas"
Octubre de 1984

- Revista Mexicana de Seguros
¿Qué sabe sobre Seguros?
Enero - Febrero de 1985

- Folleto Introducción al Seguro Obligatorio del Viajero
Lic. Juan Antonio Torres Gómez
México, D.F., 1986

- Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para Viajero
Condiciones Generales
Seguros Comercial América, S.A. de C.V.
Aut. C.N.S.F., Of. Núm. 69621 Exp. 732-7 (S-3)/1
del 27 de diciembre de 1989

- Póliza del Seguro de Responsabilidad Civil para el Viajero

Condiciones Generales

Segumex - Inbursa

Seguros de México, S.A.

Grupo Financiero Inbursa

Aut. de la C.N.S.F., según Oficio 23818

del 26 de agosto de 1992

- Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para Viajero

Condiciones Generales

Comisión Nacional de Seguros y Fianzas

LEYES Y CODIGOS:

Ley Sobre el Contrato de Seguro

Código de Comercio

Ley de Vías Generales de Comunicación

Ley de Navegación

Ley Federal del Trabajo