

719



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO SEMINARIO DE SOCIOLOGIA

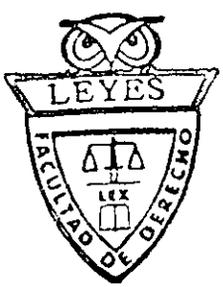
"ANALISIS SOCIO-JURIDICO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO FEDERAL (SUVA)"

T E S I S

QUE PARA OPTAR EL TITULO DE: LICENCIADO EN DERECHO PRESENTA: ENRIQUE RODRIGO PICHARDO GARCIA

290728

ASESOR: LIC. GERARDO RODRIGUEZ BARAJAS



MEXICO, D.F.

2001



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTÓNOMA DE
MÉXICO

Ciudad Universitaria, a 19 de octubre del año dos mil.

LIC. JORGE ISLAS LOPEZ.
DIRECTOR DEL SEMINARIO DE SOCIOLOGÍA.
FACULTAD DE DERECHO.
UNAM.
Presente.

Estimado Director:

EL pasante de derecho Enrique Rodrigo Pichardo García con número de cuenta 8524213-5, ha realizado su tesis profesional titulada: "ANÁLISIS SOCIO-JURIDICO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO FEDERAL (SUVA)", bajo mi asesoría y dirección.

Considero que el trabajo en comento reúne los requisitos exigidos para esta clase de monografías en cuanto a investigación, metodología y aportación personal, motivo por el cual, lo someto ante Usted para su aprobación o corrección.

Quedo como siempre respetuosamente a sus órdenes.

ATENTAMENTE
"POR MI RAZA, HABLARÁ EL ESPÍRITU".


LIC. GERARDO RODRÍGUEZ BARAJAS.



UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE SOCIOLOGIA
GENERAL Y JURIDICA

No. L/67/00

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION
ESCOLAR DE LA U.N.A.M.
P R E S E N T E .

El pasante de la licenciatura en Derecho **PICHARDO GARCIA ENRIQUE RODRIGO**, solicitó inscripción en este H. Seminario a mi cargo y registró el Tema intitulado.

“ANALISIS SOCIO-JURIDICO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO FEDERAL (SUVA)”, asignándose como asesor de la tesis al LIC. GERARDO RODRIGUEZ BARAJAS.

Al haber llegado a su fin dicho trabajo, después, de revisarlo su asesor; lo envió con la respectiva carta de terminación considerando que reúne los requisitos que establece el Reglamento de Exámenes Profesionales.

Apoyado en este y otro adicional dictamen, en mi carácter de Director del Seminario, tengo a bien autorizar su **IMPRESIÓN**, para ser presentado ante el Jurado que para efecto de Examen Profesional se designe por esta Facultad de Derecho.

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

Reciba usted un respetuoso saludo y las seguridades de mi más alta consideración.

A T E N T A M E N T E .
“POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU”
Cd. Universitaria D.F., a 04 de diciembre del 2000.



MTRO. JORGE ISLAS LOPEZ
FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE
SOCIOLOGIA GENERAL Y JURIDICA
CIUDAD UNIVERSITARIA, D. F.

A DIOS:

Por todo.

A MIS PADRES:

Por regalarme la vida,
el primer derecho que me gusta ejercer.

A MIS HERMANAS Y HERMANOS:

Por su aportación y apoyo que como ser
humano me dejaron.

A GRACIELA:

Por ser mi compañera y el motivo para emprender
la odisea profesional en mi vida.

A MI ASESOR:

Por su apoyo y dedicación.

A MI UNIVERSIDAD:

De la cual me siento orgulloso
de pertenecer.

ANALISIS SOCIO-JURIDICO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA EL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES EN EL DISTRITO FEDERAL (SUVA)

INTRODUCCION PAG.

CAPITULO I. NOCIONES HISTORICAS DEL CONTRATO DE SEGURO.

1.1. Marco histórico-social	1
1.1.1. El surgimiento del seguro.....	1
1.1.2. Evolución	2
1.1.2.1. En el mundo.....	3
1.1.2.2. En México.....	5
1.2. El surgimiento del automóvil	8
1.2.1. Antecedentes en el mundo.....	8
1.2.2. El primer accidente de tránsito.....	10
1.3. Breves antecedentes del seguro obligatorio para vehículos automotores	11
1.3.1. En el mundo.....	12
1.3.2. En México.....	14

CAPITULO II. LA SOCIOLOGIA Y EL CONTRATO DE SEGURO.

2.1. La sociología	16
2.1.1. Concepto de sociología.....	16
2.1.1.1. Los fines de la sociología.....	17
2.1.1.2. La sociología del derecho.....	18
2.2. Los hechos sociales	19
2.2.1. Concepto de hecho social.....	19
2.2.2.1. La importancia jurídica del hecho social.....	20
2.3. La sociedad ante el seguro automovilístico	21
2.3.1. El riesgo de accidente automovilístico.....	21
2.3.2. La importancia social del accidente automovilístico...	22

2.3.3. El beneficio social del seguro automovilístico.....	23
--	----

CAPITULO III. CONCEPTOS GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO.

3.1. Contrato de seguro.....	25
3.1.1. Concepto del contrato de seguro.....	25
3.1.1.1. Elementos del contrato de seguro.....	26
3.1.1.2. Clasificación del contrato de seguro.....	28
3.1.2. Concepto de contrato de seguro automovilístico.....	33
3.1.2.1. Elementos del contrato de seguro automovilístico.....	34
3.2. La póliza.....	35
3.2.1. Concepto de póliza.....	36
3.2.2. Elementos de la póliza.....	37
3.2.3. Clases de póliza.....	38
3.3. La cobertura.....	40
3.3.1. Concepto de cobertura.....	40
3.3.2. Clases de cobertura en materia de vehículos automotores.....	41
3.3.2.1. Cobertura limitada.....	41
3.3.2.2. Cobertura amplia.....	42
3.3.3. Tipos de cobertura en materia de vehículos automotores.....	42
3.3.3.1. Daños materiales.....	43
3.3.3.2. Robo total.....	43
3.3.3.3. Daños a terceros en sus personas.....	44
3.3.3.4. Daños a terceros en sus bienes.....	45
3.3.3.5. Gastos médicos ocupantes.....	45
3.3.3.6. Asistencia legal.....	45
3.4. El deducible.....	46
3.4.1. Concepto de deducible.....	46
3.4.2. El pago del deducible.....	47
3.5. Accidentes de tránsito.....	48
3.5.1. Concepto de accidente de tránsito.....	48
3.5.2. Consecuencias del accidente de tránsito.....	49
3.5.2.1. La responsabilidad civil.....	49

3.6. Los vehículos automotores.....	50
3.6.1. Concepto de vehículo automotor.....	51
3.6.2. El seguro obligatorio para vehículos automotores (SUVA).....	51
3.7. Breves referencias del seguro obligatorio para vehículos automotores en México.....	53

CAPITULO IV. MARCO JURIDICO.

4.1. Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro.....	56
4.2. Ley sobre el contrato de seguro.....	58
4.3. Ley de transporte del Distrito Federal de 1997.....	59
4.4. Reglamento de tránsito del Distrito Federal de 1997.....	59
4.5. La inobservancia del reglamento de tránsito de 1997, en el Distrito Federal.....	60
4.6. Las reformas legales en materia de seguro por el uso de vehículos automotores en el reglamento de tránsito de 1999, en el Distrito Federal.....	62

CAPITULO V. LA PROYECCION JURIDICO - SOCIAL DEL SUVA.

5.1. La exposición de motivos de la Asamblea Legislativa para la reforma y adición a la Ley de transporte del Distrito Federal...	63
5.2. Adición al reglamento de tránsito del Distrito Federal en materia de seguro obligatorio para el uso de vehículos automotores.....	65
5.3. La creación del seguro obligatorio.....	65

5.4. La forma de operar del seguro obligatorio para uso de vehículos automotores.....	66
5.5. Las sanciones por falta de seguro obligatorio.....	70
5.5.1. Las sanciones por falta de seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores según el reglamento de tránsito para el Distrito Federal de 1999.....	71
5.6. Críticas al seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores y sus implicaciones jurídico-sociales.....	71
CONCLUSIONES.....	74
BIBLIOGRAFIA.....	76

INTRODUCCION

Antecedentes.

La sociedad humana desde su aparición en la faz de la tierra ha sido presa de constantes riesgos, ya sea por la naturaleza o por acontecimientos imprevistos que siempre ocasionan desastres y traen aparejadas pérdidas tanto humanas como materiales, es así como derivado de los diversos riesgos ocurridos, el hombre sufre de menoscabos en su patrimonio. Aunado a los desastres naturales, los avances técnicos que el hombre por curiosidad y otras veces por azar del destino realizó en progreso de la sociedad, han traído también constantes riesgos tendientes a la seguridad del ser humano y su patrimonio.

Derivado de la preocupación por parte del ser humano por salvaguardar sus bienes y persona, es como surge el contrato de seguro, que ha dado confianza y servicio a diversas sociedades. En relación con el contrato de seguro su aparición ha dado respaldo a todo tipo de actividades humanas y muy en especial a las actividades mercantiles, pero definitivamente el contrato de seguro se relaciona con diversos actos de la sociedad humana.

Los avances tecnológicos marcan un sin fin de riesgos para el hombre, desde la aparición del fuego hasta la utilización de plantas nucleares. De tal manera que el automóvil no es la excepción, ya que trajo con su invención el grave problema mundial que representan los accidentes de tránsito y consecuentemente la preocupación de remediar los daños causados por estos.

El problema que representan los accidentes de tránsito, llegó a la legislación de la ciudad más grande del mundo como lo es la ciudad de México, y debido a esto el día 3 de diciembre de 1997, se publicó en el Diario Oficial de la Federación la reforma al reglamento de tránsito de la ciudad de México, el cual por medio del artículo 42, de dicho ordenamiento establece la obligatoriedad para todo vehículo que circule por el Distrito Federal, de contar con un seguro que cubra por lo menos la responsabilidad civil por daños a terceros en su personas.

De similar forma el 30 de noviembre de 1999, y siguiendo la tendencia de atacar el cáncer social que implican los accidentes de tránsito, se reformó la legislación de tránsito en el Distrito Federal, dejando entre ver que el seguro

automovilístico deberá de ser obligatorio para todo aquel que circule por la capital de nuestro país, pero la reforma de fecha indicada deja latente el problema que aqueja la figura del seguro para vehículos automotores y que es la obligatoriedad.

Problemática.

Derivado de esta reforma a la legislación de tránsito en el Distrito Federal, surgieron diversas opiniones sociales por parte de los distintos sectores de la ciudadanía.

Directamente el problema que causa la implantación del seguro único por el uso de vehículos automotores, es saber si realmente este tipo de seguro cubre las necesidades de la ciudad más grande del mundo, pues esta medida aseguradora se ha instituido con éxito en diversos países de Latinoamérica, sin embargo la ciudad de México, constituye una megalópolis, con problemas particulares, que requieren de soluciones especiales.

Objetivo.

En consecuencia, este trabajo tiene como objetivo el estudio jurídico y social del seguro único por el uso de vehículos automotores y establecer mediante el mismo, las posibilidades que tiene esta medida legal para resolver los problemas ocasionados por los accidentes de tránsito.

Marco Referencial.

De acuerdo al problema planteado y al objetivo señalado, este estudio parte de los marcos histórico-social, legal y fáctico social en que surge y se regula el tránsito vehicular en el Distrito Federal y sus necesidades de establecer una figura aseguradora que dé solución a los problemas diarios derivados de los siniestros viales.

Metodología.

Además de estudiarse los aspectos sociales y jurídicos, en la presente investigación se trata de determinar las medidas convenientes para combatir los problemas sociales que representan los accidentes de tránsito y la falta de seguro automotor.

Alcance.

Este estudio se refiere a las disposiciones legales que el día 3 de diciembre de 1997, que fueron impuestas a los conductores de vehículos automotores en el Distrito Federal, mediante el reglamento de tránsito, así como las reformas realizadas el 30 de noviembre de 1999; y a las implicaciones sociales, que se puedan generar con la implantación que el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores puede crear.

CAPITULO I

NOCIONES HISTORICAS DEL CONTRATO DE SEGURO.

1.1. Marco histórico-social.

Dentro del marco histórico-social del contrato de seguro, se encuentran diversos acontecimientos que dieron origen al mismo, así como la evolución por la que ha tenido que pasar dicho contrato hasta nuestros días.

1.1.1. El surgimiento del seguro.

En el proceso evolutivo del hombre, se observa la existencia de diversos riesgos que pueden ser de vital importancia para el desarrollo de sus actividades, en tal virtud el ser humano ha buscado la forma de tener un respaldo que pueda aminorar algunos daños sufridos espontáneamente y que alteran sus diversas tareas, ocasionando pérdidas costosas.

“Las medidas que se toman para prevenir pérdidas son consecuencias naturales de la lucha continua por la seguridad. De hecho, son parte del proceso de acomodación al medio, que el hombre lleva a cabo. Finalmente, el seguro surge como parte del proceso para lograr la seguridad”.¹

Con respecto al surgimiento del seguro, el profesor Oscar Vásquez del Mercado expresa: “De no existir un riesgo no habría razón de seguro, ya que el seguro es el producto del riesgo”.²

Sin diferir con el autor previamente citado, el seguro debe también su nacimiento a la existencia de la propiedad privada, ya que la misma determina cierta preocupación por parte del dueño de un bien, en conservarla en estado conveniente, para un fin determinado o para satisfacer sus necesidades.

¹ MAGEE, Jhon H. Seguros generales. Traducción de la segunda edición por Carlos Castillo. Editorial Hispano-Americana. México, 1947. p. 6.

² VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos mercantiles. Séptima edición. Editorial Porrúa S.A. México, 1977. p. 263.

“El contrato de seguro, como tal, surge hasta principio del siglo XIV. En cambio, los gérmenes de sus elementos (mutualidad y transferencia del riesgo) se encuentran en épocas muy anteriores: ya en el Talmud y en el Código de Hammurabi”.³

“En Oriente, Grecia y Roma se encuentran asociaciones que, mediante la contribución de sus miembros, enfrentaban las pérdidas originadas por la destrucción de naves, muerte de animales, gastos funerarios derivados de actividades militares. En Roma la transferencia del riesgo era conocida como accesoria de otro contrato”.⁴

Necesariamente alguna actividad humana originó el contrato de seguro, y esa actividad fue la navegación que se practicó con fines comerciales en el siglo XIV en Europa.

“El seguro nació en las ciudades italianas del medioevo. Su aparición, bajo forma de un préstamo gratuito y, luego sobre todo, de venta por un precio a pagarse si la cosa no llegaba a destino, se debió fundamentalmente a la prohibición, por GREGORIO IX, en 1234, del interés en el préstamo a la gruesa”.⁵

“El seguro marítimo -aún sin reglamentación- fue la primera actividad en la que se desarrolló el seguro y el documento histórico que puede considerarse como póliza de seguro marítimo, lleva fecha 23 de octubre de 1347”.⁶

1.1.2. Evolución.

La evolución del contrato de seguro, indudablemente se refiere a las diversas necesidades que van planteando las etapas del desarrollo tecnológico

³ GARRONE, José Alberto. Diccionario Jurídico Abeledo-Perrot. Tomo III. Segunda edición ampliada. Editorial Abeledo-Perrot. Argentina. 1997. p. 356.

⁴ *Ibidem*.

⁵ HERMARD. Citado por HALPERIN, Isaac. El Contrato de Seguro. Editorial Pográfica. Argentina. 1946. pp. 1 y 2.

⁶ MINSONI CONSORTI, Antonio. Crónica de Doscientos años del Seguro en México. Primera Edición. CNSF, México. 1992. p. 22.

de la sociedad, que como siempre establecen las carencias que por motivo del mismo surgen. Por eso se debe de hablar de los riesgos que implican los adelantos técnicos; por que es cierto que éstos son de mucha utilidad para el progreso de la humanidad, pero también es cierto que nunca se piensa en los problemas que estos pueden ocasionar, tal es el ejemplo del vehículo automotor que se creo para dar beneficio a los transportadores y transportados de todo el mundo, pero jamás se pensó en los riesgos que implicaba su invención y los problemas que este traía aparejados y que aún para las sociedades modernas son problemas difíciles de resolver. Por tal motivo se puede entender que la evolución del contrato de seguro tiene un vínculo inseparable con el progreso y las nuevas actividades en las que el hombre tenga ingerencia directa o indirectamente.

1.1.2.1. En el mundo.

El contrato de seguro a pesar de que se practicaba de hecho, necesitaba su regulación jurídica, de tal manera que, "el primer instrumento jurídico que reguló la actividad aseguradora, y particularmente la marítima, fue la Ordenanza de Barcelona de 1345, dedicada a extirpar fraudes, daños, discusiones y debates que podían tener lugar en dicha ciudad en ocasión de los seguros sobre buques, mercancías, efectos y bienes, también en beneficio de los asegurados y aseguradores".⁷

Como era natural surgieron diferentes legislaciones tendientes a regular la actividad aseguradora y estas fueron las "Ordenanzas del Gran Consejo de Venecia (1468), Estatutos de Florencia (1523), Ordenanza de Burgos (1538), Ordenanzas de Sevilla (1556), Ordenanzas de Bilbao (1560), Ordenanzas de Carlos V y de Felipe II para los países Bajos (1549-1563 y 1570), Costumbres de Amberes (1582), Ordenanzas de Amsterdam (1598), Ordenanzas de Middelbourg (1600), Ordenanzas de Rotterdam (1604) y Edicto del Rey de las dos Sicilias de (1622), etc."⁸

En cuanto a las diferentes materias sobre las cuales se podía contratar un seguro, éstas fueron apareciendo según las necesidades de cada situación.

⁷ MINSONI CONSORTI. Antonio. Crónica de Doscientos años del Seguro en México. Op. cit. p. 22.

⁸ HORS Y BAUS. Pedro. Tratado de los Seguros de Transporte. Editorial Gustavo Gil. España. 1944. p. 92.

En Londres nació por primera vez el seguro de incendios. Fue consecuencia de un célebre siniestro de este tipo producido en 1666 en esa misma ciudad.⁹

“El seguro de vida aparece por primera vez en Inglaterra en el siglo XVI, con la Casualty Insurance, para rescatar presos de los turcos, y en Italia para el embarazo, bajo la forma de un seguro de vida temporario. Pero pronto se prohibió su práctica como operación de juego e incitación a la muerte del asegurado: así lo condenaron el Guildon de la Mer, la Ordenanza de 1681 y las juristas del siglo XVIII. Ni Inglaterra se salvó de la prohibición general: prohibido por la Buble Act de 1720, la ley de 1774 admitió su legitimidad si mediaba el consentimiento de la persona asegurada y la fijación de la indemnización máxima de acuerdo al interés del asegurado”.¹⁰

“En la segunda mitad del siglo XVII, ya perfeccionado el seguro marítimo, se desarrolló el seguro terrestre y la empresa aseguradora. El periodo se extendió hasta fines del siglo XVIII”.¹¹

En un principio el contrato de seguro se encuentra desarrollado en las actividades navales mercantes, pero todavía se esperaba que el contrato de seguro diera un salto más grande hacia otras tareas humanas.

El autor Gasperoni, señala que el seguro de la responsabilidad civil halla su origen en el resarcimiento del abordaje en el derecho marítimo. Su progreso se vio dificultado por dos principios, hoy en franca declinación; estos principios son: que no hay responsabilidad sin culpa, y que el asegurador no indemniza los daños derivados de actos o hechos culposos del asegurado o de sus dependientes. Los primeros contratos se celebraron en Francia, a comienzos del siglo XIX en 1825.¹²

Es así, que como consecuencia de los distintos adelantos tecnológicos, han aparecido diversos riesgos, sobre los cuales se han creado variedades del

⁹ GARRONE, José Alberto. Diccionario Jurídico Abeledo-Perrot. Tomo III. Op. cit. p. 357.

¹⁰ HALPERIN, Isaac. El Contrato de Seguro. Op. cit. p. 5.

¹¹ GARRONE, José Alberto. Diccionario Jurídico Abeledo-Perrot. Op. cit. p. 357.

¹² HALPERIN Isaac. Seguros. Segunda edición, actualizada por Juan Carlos Félix Morandi. Vol. 1. Ediciones de Palma. Argentina. 1991. p. 4.

contrato de seguro que cubran los mismos. Por eso se puede afirmar que la evolución del contrato de seguro va a la par con la evolución social, ya sea ésta tecnológica o evolución cultural. Se pueden encontrar diversos ejemplos sobre los cuales se observa la evolución del seguro, mismos que van desde pérdida de cosechas, robo de obras de arte o de materia prima para la elaboración de productos de consumo diario, incendios y hasta los seguros más peculiares como lo son los seguros contra daños que puedan sufrir las piernas de artistas famosas o los deportistas, y un caso muy particular, el seguro contra daños causados por la explosión de una planta nuclear. Todos van creados indudablemente para la protección de los bienes que puedan sufrir siniestros que suelen aparecer fortuitamente o simplemente para protección de bienes de uso diario como lo es el automóvil.

1.1.2.2. En México.

En la época precolonial según el historiador “Bernardo de Alba, en su historia de los chichimecas habla de una << previsión en caso de muerte >> que otorgó el Rey de Texcoco Netzahualcoyotl y que a la letra dice: << siendo este rey un monarca el cual gastaba parte de sus rentas buscando pobres y meritorios en que emplearlos, cuidaba que los guerreros inutilizados y aquellos que, de alguna manera, habían sufrido por el servicio público, en caso de muerte, a los familiares se les extendiera su socorro>>”.¹³

Indudablemente, la característica altruista del Rey Netzahualcoyotl, es patente con este tipo de protección para diversos sectores de su pueblo, pero en cierta forma puede ser equiparada a la actividad aseguradora, por que con ésta protección se estableció la prevención sobre acontecimientos futuros e inciertos, creándose un tipo de seguro para favorecer a cierta clase de gente según las actividades desempeñadas.

Posteriormente con la conquista de México, como era de esperarse llegaron muchas costumbres y legislaciones de España, que se arraigaron en nuestro país, tal es el caso de “las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los Mercaderes de la Nueva España, confirmadas por el Rey el 24 de julio de 1604, las que aclaraban que en materia de seguros, cuando llegara a presentarse, deberían regirse por las Ordenanzas de Sevilla. De

¹³ MINZONI CONSORTI, Antonio. Crónica de Doscientos años de Seguro en México. Op. cit. p. 23.

hecho, las Ordenanzas de Bilbao rigieron en México hasta 1854".¹⁴

En el año de 1789, se constituyó la primera compañía de seguros, denominada Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España. Esta operó por espacio de un año para después desaparecer, sin embargo dejó el antecedente de haber sido la primera compañía aseguradora en nuestro país.¹⁵

Los diversos conflictos bélicos acontecidos a principios del siglo XIX en México, no permitieron la continuidad de la legislación sobre seguros, por la inestabilidad social que originaban; por eso durante un largo tiempo en nuestro país la actividad aseguradora se estancó. Es por eso que en 1854, "El Código Lares reglamentó el seguro en el título VII de su libro segundo, dedicado a los 'Seguros de conducciones terrestres', y en la sección IV del título III de su libro tercero, que se ocupa de los Seguros Marítimos".¹⁶

Con las ideas reformistas en la presidencia de México surgen cambios, por tal motivo: "Siendo Presidente Don Benito Juárez, se publicó un Código de Comercio en el que por primera vez se legisla sobre asuntos relativos al seguro".¹⁷

"La primera ley específica sobre instituciones de seguros, es la publicada en 1893, la cual tenía fines preferentemente fiscales".¹⁸

Es importante señalar que esta ley fue muy vinculada a la ley del timbre y que conjuntamente eran aplicadas para obtener recursos hacendarios.

La actividad aseguradora en México, era practicada en su gran mayoría por compañías extranjeras, de tal manera que "Para fines del siglo XIX, en (1897), operaban en el ramo de vida 9 compañías de seguros, siendo mexicanas 'La Fraternal' y 'La Mexicana' con 3,380 pólizas, y siendo las extranjeras todas norteamericanas, 'La Equitativa', la 'Mutual Reserve', 'Sun Life of New York', la 'Mutual', 'New York Life', la 'Germania', la

¹⁴ Ibidem. p. 23.

¹⁵ Ibidem. p. 26.

¹⁶ RUIZ RUEDA, Luis. El Contrato de Seguro. Primera Edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1978. p. 26.

¹⁷ GARCIA TORRES, H. Arturo. "Historia de los Seguros en México". Revista Mexicana de Seguros. Volumen XVII. Número 197. México. Publicación mensual. Agosto de 1964. p. 35.

¹⁸ Ibidem. p. 35.

'Travelers' y la Pacific Mutual".¹⁹

En el periodo de 1898 a 1910, se fundaron y operaban en el ramo de automóviles, la "Cía. Gral. de Seguros Anglo Mexicana que se fundó en 1897; en el ramo de vida, 'La Nacional', Cía. de Seguros sobre la Vida, fundada en 1901 y la 'Latino Americana' Cía. de Seguros de Vida fundada en 1906; y finalmente, la 'Compañía de Seguros Veracruzana', que se fundó en el año de 1908, para practicar los seguros de incendio y de transporte marítimos especialmente".²⁰

El proceso legislativo con relación a la materia de seguros en nuestro país, determinó diversos cambios, más todos originados en los distintos momentos políticos en nuestra nación.

"En 1926, bajo la Presidencia del General Plutarco Elías Calles, se promulgó una nueva Ley General de Sociedades de Seguros que marca un tutelaje por parte del gobierno a favor de los asegurados. Esta Ley presenta dos características muy importantes: En primer lugar se hizo extensiva a todos los ramos del seguro, y en segundo, somete a las compañías extranjeras al nuevo régimen jurídico a través de su artículo 13, en el que se estipula que las sucursales o agencias generales de compañías extranjeras, estarán sujetas exclusivamente a las leyes mexicanas y a la jurisdicción de los tribunales de la república, sin que puedan invocar derechos de extranjería".²¹

El 26 de agosto de 1935, constituye una fecha memorable en los anales del desarrollo del seguro en México; pues fue entonces cuando se promulgaron y entraron en vigor las dos Leyes que son fundamentales del progreso alcanzado por nuestro país en esta materia: la "Ley General de Instituciones de Seguro, que dejó sentadas las bases para la verdadera mexicanización y el correcto funcionamiento de la industria aseguradora en México, y la 'Ley Sobre el Contrato de Seguro' que establece las normas para la interpretación y adecuada aplicación de dicho contrato".²²

¹⁹ Ibidem, p. 36.

²⁰ GOMEZ ARREOLA, Salvador. "Los Seguros Privados en México". Revista Mexicana de Seguros, volumen XIX. México. Publicación mensual. Septiembre de 1965. p. 44.

²¹ GARCIA TORRES, H. Arturo. Revista Mexicana de Seguros. Op. cit. p. 37.

²² GOMEZ ARREOLA, Salvador. Revista Mexicana de Seguros. Op. cit. p. 47.

El punto esencial en materia de seguros en nuestro país es la promulgación de las Leyes de 1935, que marcaron la mexicanización del seguro, y muy en especial en la Ley de Instituciones de Seguros que prohibió la práctica de cualquier operación activa de seguros en el territorio mexicano, a cualquier persona que careciera de la autorización expresa para operar como Institución de Seguros o en representación de una que lo esté para practicarlo en el país y contratar con empresas extranjeras los seguros que se requieran para la protección de personas o de intereses domiciliados en el país.

La mexicanización del seguro, marca la independencia en la contratación de pólizas de seguros, estableciendo un mercado interno desde el año de 1935.

1.2. El surgimiento del automóvil.

El surgimiento del automóvil, aún en sus principios resultó de gran beneficio para los humanos por que estableció un vínculo muy importante entre la sociedad y el adelanto tecnológico, de igual manera acortó con su tecnología las distancias y nació cierta comodidad para las personas que gracias a él, también acortaron tiempo en ciertas actividades para las cuales servía el automóvil en sus inicios.

1.2.1. Antecedentes en el mundo.

Es necesario entender que el avance tecnológico de la humanidad, se ha formado con cada invento, y así nuevas e interesantes perspectivas de vida y de progreso, ya que desde el invento de la rueda el hombre ha necesitado por naturaleza del desarrollo; mismo que dejó de efectuarse durante mucho tiempo por la época del oscurantismo que limitó el progreso del hombre.

“El automóvil ha revolucionado la estructura y las comunicaciones de la sociedad moderna. La palabra automóvil significa autopropulsado, es decir que se mueve por sí mismo”.²³

²³ Enciclopedia Básica Visual Océano, Tomo 1. Grupo editorial Océano, España, 1989. s/p.

“Se sabe que ya en el año de 1447, en las calles de Alemania, se exhibió un coche que no era tirado por animales, sino que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranajes”.²⁴

“En 1680 Isaac Newton, inspirándose en la eolípila (sic) de Herón, aludió a un proyecto de vehículo automotor de reacción, con caldera situada entre las cuatro ruedas”.²⁵

Sin embargo la evolución alcanza todas las actividades y es así como se descubre la energía que genera el vapor y que fue aprovechada por el hombre en la industria. “Fue sobre todo Inglaterra la que empleó la nueva fuente de energía en los vehículos terrestres, incluso primero que sobre railes (sic), perfeccionando poco a poco el grupo propulsor de vapor, si bien sólo el campo de los vehículos pesados hasta tres toneladas, los cuales podían marchar a una medida de 15 a 18 km/h, transportando hasta una decena o más viajeros”.²⁶

“El vehículo de vapor apareció en las carreteras francesas hacia 1840 con Charles Dietz, quien organizó servicios con esa clase de vehículos”.²⁷

La tecnología relativa al vapor en el vehículo automotor, fue una creación artesanal hasta principios del siglo XX, y es a mediados de este siglo que pasa a la producción en serie, sin embargo la segunda guerra mundial, obstaculizó el avance del automóvil, ya que las grandes potencias dedicaron sus industrias a la fabricación de elementos bélicos.

Al término de la guerra en Europa la situación era desastrosa, el parque de vehículos estaba envejecido y en muchos casos destruido en buena parte. A grandes rasgos, las características que tenía que cumplir el nuevo tipo de automóvil eran: 100 km/h, capacidad para cuatro personas y un consumo máximo de 10 litros por cada 100 km. Los más característicos son el 4 CV de Renault, la DKW, el Volkswagen y el Fiat 500. El Volkswagen (coche

²⁴ GHERSI, Carlos A. Accidentes de Tránsito. Derechos y Reparación de Daños. Editorial Universidad. Argentina. 1995. p. 24.

²⁵ LEON, David. “Historia del Automóvil”. Diario La Prensa. México. Publicación del día 2 de septiembre de 1998. p. 32.

²⁶ LEON, David. “Historia del automóvil”. Diario La Prensa. México. Publicación del día 9 de septiembre de 1998. p. 20.

²⁷ *Ibidem*.

popular) había sido estudiado por el austriaco Porsche de 1934 a 1936, pero no fue realmente fabricado hasta después de la guerra por H. Nördhoff, quien logró superar el récord de producción del modelo.²⁸

La producción de los vehículos en serie y a precios accesibles fue consecuencia del pensamiento nacionalista de Adolfo Hitler, es así como se creó el volkswagen que cruzó fronteras popularizándose en muchos países del mundo, estableciendo una modalidad de transporte con ahorro de combustible.

En "La época moderna del automóvil está plenamente representada por los potentísimos grupos estadounidenses Ford y General Motors, que han formado los verdaderos imperios mundiales de la automoción, extendiendo sus tentáculos hasta Europa".²⁹

En la evolución del automóvil, han surgido varias marcas y modelos que han ido superando año con año la potencia y el rendimiento de las máquinas, tal es el caso de los modelos japoneses que van ganando terreno mundialmente en el mercado de automotores, creando competencia aún con los grupos estadounidenses.

Entre los últimos adelantos tecnológicos se puede encontrar que diversos grupos así como universidades crean automóviles que funcionan a través del consumo de energía solar que puede llegar a ser la tecnología del futuro, por ser esta abundante y una opción para evitar la contaminación que originan los actuales automotores que funcionan a base de combustión de gasolina.³⁰

1.2.2. El primer accidente de tránsito.

La trascendencia de los accidentes de tránsito es imperceptible para todos aquellos que no han sufrido este tipo de percances, pero el vehículo automotor desde su aparición ha acarreado riesgos de gran magnitud, causando pérdidas materiales y/o personales.

²⁸ Biblioteca Salvat de Grandes Temas. El Automóvil. Salvat editores S.A. España. 1973. p. 22.

²⁹ Diccionario Enciclopédico Salvat. Decimosexta edición. Salvat editores S.A. España. 1987. p. 188.

³⁰ Biblioteca Salvat de Grandes Temas. El automóvil. Op. cit. p. 29.

“El primer accidente por vehículo de motor ocurrió el 29 de julio de 1834; acaeció en Paisieg, ciudad próxima a Glasgow, y en él fallecieron cinco personas. A partir entonces se han incrementado notablemente las muertes y lesiones secundarias a causa de éste mecanismo, al grado de que la Organización Mundial de la Salud lo ha considerado como problema de salud pública”.³¹

El hecho de que un adelanto tecnológico, cause problemas sociales, determina siempre una preocupación para las autoridades de un país y para los grupos aseguradores.

Ejemplo de lo anterior es lo que sucedió; En Inglaterra, en 1865, a raíz de un accidente automovilístico que arrojó por resultado varias víctimas, se votó una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil de vapor, pues ella les prohibía llevar una velocidad superior a seis kilómetros y medio por hora, y además debían ir precedidos de un guía a pie, con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Esta ley fue abolida en 1896 por los reclamos de los constructores ingleses que veían con cierta envidia los avances que el automóvil hacía en Francia.³²

Indudablemente que desde el primer accidente de tránsito se ha buscado la forma de evitarlos, pero con la gran cantidad de vehículos que circulan a diario en las calles de todas las ciudades del mundo, esto resulta imposible, y no deja de ser preocupante para las actuales generaciones, el saber que los adelantos tecnológicos en el ramo de automotores, lejos de ser comodidad para los usuarios de este transporte, viene a ser una causa más de riesgo para la seguridad de conductores y peatones.

1.3. Breves antecedentes del seguro obligatorio para vehículos automotores.

Dentro de los antecedentes del seguro obligatorio para vehículos automotores, se puede observar los motivos y las necesidades que este tipo de

³¹ RICO M. F. Gerardo y DE ANDA. Diego. La fotografía Forense en la Peritación Legal. Primera edición. Editorial Trillas. México 1991. p.46.

³² GHERSI. Carlos A. Accidentes de Tránsito y Derechos y Reparación de Daño. Op. cit. p. 25

seguro ha implicado para su implantación en algunos países del mundo.

1.3.1. En el mundo.

La responsabilidad civil surgió como consecuencia de los percances automovilísticos de cualquier índole y como una necesidad de proteger a las víctimas vinculadas con este tipo de accidentes.

Por tal motivo, "Los países del Norte de Europa establecieron el seguro obligatorio de responsabilidad civil en la década de los años veinte, Finlandia en 1925, Noruega en 1926 y Dinamarca en 1927, paulatinamente ha ido extendiéndose a los demás países europeos, llegando a generalizarse y reconocerse en convenios internacionales, como el del Consejo de Europa celebrado en Estrasburgo el 20 de abril de 1959 y el Convenio Europeo de 14 de mayo de 1973".³³

En Francia, desde 1958 el seguro de responsabilidad civil automotriz es obligatorio con un mínimo de 2 millones de francos por persona lesionada o fallecida. En Francia la póliza de automóvil cubre la responsabilidad pública del asegurado, del propietario o del conductor y en casi la mitad de los casos, los daños sufridos por el vehículo.³⁴

Es importante enfatizar que en las naciones europeas se desarrolla una cultura del seguro automovilístico, partiendo de la base de la obligación de adquirir el seguro para poder circular por las calles y carreteras de Europa.

"En Italia a partir del 12 de junio de 1971 se implantó el Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil Automovilística (para personas y para bienes) extendiéndose dicho tipo de seguro obligatorio también a las lanchas de motor".³⁵

³³ DE LAS RIVAS A. CELADA, Domingo. "Seguro Obligatorio de Automóviles". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Volúmen XXIX. México. Publicación mensual. Diciembre de 1981. p.27

³⁴ MINZONI CONSORTI, Antonio. "Algo más sobre el Seguro de Automóviles". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. México. Publicación mensual. Julio de 1977. p. 9.

³⁵ MINZONI CONSORTI, Antonio. Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. México. Julio de 1977. Op. cit. p.13.

Como es de suponerse en el viejo continente es donde se desarrolla más la actividad aseguradora y sus alcances son realmente ejemplo a seguir para cualquier nación: “Actualmente en Europa, bajo los auspicios del Comité Europeo de Seguros, funciona el acuerdo entre aseguradoras de automóviles para la pronta liquidación de los daños materiales sufridos por terceros y el convenio ‘Carta Verde’, el cual existe desde 1949, bajo el patrocinio de la Comisión Económica Europea de las Naciones Unidas, donde se ampara a los automovilistas que viajan fuera de su país contra los riesgos de Responsabilidad Civil por uso y circulación de vehículos de motor”.³⁶

“El seguro obligatorio ha sido concebido para otorgar protección a todas las víctimas de los accidentes de tránsito, sean éstas el conductor, los ocupantes particulares, los pasajeros de vehículos públicos o los peatones, lo cual se deriva del hecho de que el seguro es de Accidentes Personales”.³⁷

“El seguro obligatorio tiene por objeto la cobertura de las siguientes contingencias por víctima

* Gastos médicos; quirúrgicos y hospitalarios.

* Incapacidad permanente.

* Muerte.

*Gastos funerarios”.³⁸

En el continente americano la difusión del seguro obligatorio ha sido poco expandida por los diversos problemas que implican la falta de cultura aseguradora entre sus habitantes, sin embargo lentamente las economías van abriendo a nuevas opciones de prevención como lo es el seguro. Hay que excluir de ésta situación a los vecinos del norte como lo son Estados Unidos y Canadá, que lejos de ser faltos de cultura aseguradora, ésta viene a ser una costumbre legal dentro de las sociedades anglosajonas.

³⁶ SOSA G. Luis. Primera Semana del Seguro en México. AMIS. México. 1989. p. 62.

³⁷ *Ibidem*, p. 63.

³⁸ *Ibidem*, p. 63.

A pesar de la poca difusión en América Latina del seguro obligatorio para vehículos automotores, éste tiene sus breves antecedentes. En Venezuela, por ejemplo, en el año de 1976, aparece un fenómeno muy interesante, en lo referente al seguro de automóviles: no solamente ha aumentado - fenómeno éste ha ocurrido en todas partes del mundo- sino ha aumentado frente a los años anteriores en forma mucho muy sensible, la frecuencia del siniestro.³⁹

Entre los últimos antecedentes del seguro obligatorio para vehículos automotores, tenemos el caso de Argentina, que a partir del 1o. de febrero de 1993, a través del reglamento nacional de tránsito y transporte en su artículo 67 establece: "Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semi acoplado debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, incluidos los transportados. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse en cualquier entidad autorizada para operar en el ramo".⁴⁰

El hecho de que en algunos países latinoamericanos se esté implementado el seguro obligatorio para vehículos automotores, no quiere decir que éste seguro haya llegado a uniformarse en todo el continente americano, y esto es debido a la falta de convenios bilaterales o en su caso multilaterales, que puedan ser celebrados entre varias naciones con el fin de proteger no sólo a los nacionales de un país sino a los diferentes extranjeros que puedan necesitar de la protección de éste tipo de seguro, pues es indudable que en cualquier lugar del mundo todos y cada uno de sus habitantes llegamos a ser peatones, conductores de vehículo automotor o bien pasajeros de los mismos, y todos con la particularidad de poder sufrir en cualquier momento un accidente de tránsito vehicular.

1.3.2. En México.

La cultura del seguro de automotores en México está en plena expansión, pues cada vez mayor número de gente recurre al seguro como medida de prevención, en caso de robo, responsabilidad civil por daños a terceros en sus bienes o sus personas o para protección de algunos giros

³⁹ MINZONI C. Antonio. Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. México. Julio de 1977. Op. cit. p.13.

⁴⁰ S. STIGLITZ. Ruben y Gabriela A. Stiglitz. Seguro Automotor Obligatorio. Editorial Abeledo-Perot, Argentina. 1993. pp. 22 y 23.

comerciales, etc.

El seguro obligatorio para vehículos automotores. “Por lo que refiere a México, este tipo de protección nunca ha existido realmente, se hizo un primer intento durante el régimen encabezado por el Lic. Adolfo López Mateos, en donde el Lic. Ortiz Mena, entonces Secretario de Hacienda y Crédito Público, encargó al profesor Luis Garrido, la formación de una comisión para el estudio del Seguro Obligatorio de Automóviles y que entonces se llamaría seguro del peatón, el cual nunca llegó a concretarse”.⁴¹

Posteriormente, en el reglamento de tránsito para el D.F. del 28 de julio de 1976, en el artículo séptimo fracción X, se imponía la obligación de un seguro y dice textualmente: “Los vehículos sujetos a registro, deberán presentar póliza de seguros sobre automóviles que cubran al menos, la responsabilidad civil de los accidentados en que participe el vehículo durante la vigencia del registro, sin embargo nunca ha sido solicitado al realizar los trámites de registro”.⁴²

Es indudable que debido a que no prosperó la idea del reglamento de tránsito para el Distrito Federal de 1976, es necesaria la presión por parte de los diversos sectores gubernamentales para que el seguro para automotores llegue a ser una obligación de los miles de automovilistas que circulan en nuestro país y que no tan solo sea letra muerta en un reglamento o parte de un proyecto sin conclusión, pues los accidentes de tránsito día con día suceden, y todos los habitantes de las ciudades de nuestro país podemos en cualquier momento ser parte de la estadística de los accidentes de tránsito.

⁴¹ SOSA G. Luis. Primera Semana del Seguro en México, México. Op. cit. p. 64.

⁴² *Ibidem*.

CAPITULO II

LA SOCIOLOGIA Y EL CONTRATO DE SEGURO.

2.1. La sociología.

La sociedad implica una complejidad, que ha llevado durante mucho tiempo a la observación del desenvolvimiento de la misma, por tal motivo durante muchos siglos la sociedad y sus diversos factores han sido estudiados por diversos doctrinarios en la materia.

2.1.1. Concepto de sociología.

Son muchos y diversos los conceptos de sociología que se han emitido por parte de los estudiosos de la sociedad y gracias a éstos se puede establecer el contexto esencial de la ciencia sociológica.

Entre los diversos textos consultados se encuentra el siguiente concepto: "La sociología es la ciencia de la sociedad entendida ésta como conjunto de individuos que, reunidos en grupos de diversas dimensiones y distintos significados, integran el conjunto de la humanidad".⁴³ La anterior definición se refiere directamente a lo que es la sociología y su tema de estudio, por lo cual en la búsqueda de la comprensión del término encontramos antecedentes que de este concepto se pudieron obtener.

"La primera vez que se utilizó la palabra 'Sociología' (Sociologie) fue en 1838, en el tomo del Cours de Philosophie Positive de Comte".⁴⁴

"La palabra Sociología fue creada por Comte. Significa tratado o estudio de los fenómenos sociales, tratado de las sociedades. Sus elementos

⁴³ Biblioteca Salvat de Grandes Temas. La Sociología. Salvat editores S.A. España. 1973. p. 19.

⁴⁴ SINIOR, Alberto F. Sociología. Duodécima edición, Editorial Porrúa S.A. México. 1993. p. 10.

etimológicos proceden de dos lenguas diversas: del latín socius, societas (sociedad) y del griego logos (discurso, tratado)”⁴⁵

Para algunos autores la Sociología es la ciencia que se aplica al estudio de los fenómenos de la convivencia humana. Otros la definen como la ciencia que se dirige a la investigación de los agrupamientos humanos. Otros emplean la modalidad de expresión sosteniendo que la Sociología estudia los fenómenos colectivos. Para Comte la sociología consiste en el estudio de los fenómenos de las ‘correlaciones’ que se establecen entre los hombres. Spencer la concibe como la ciencia de lo ‘super-orgánico’. Según Gabriel Tarde la Sociología es la ciencia que estudia los fenómenos intersíquicos. Emilio Durkheim la considera como la ciencia que tiene por objeto de estudio los ‘hechos sociales’. En el pensamiento de Jorge Simmel la Sociología es el estudio de las ‘interacciones humanas’ o de la ‘interactividad humana’. L. Von Wiese sostiene que es la ciencia cuyo tema de estudio consiste en las ‘relaciones interhumanas’. Marx Weber la define como la ciencia que se propone entender el obrar social, interpretando su sentido y, mediante ello, explicar casualmente su desarrollo y sus efectos.⁴⁶

Los autores doctrinarios coinciden en que la Sociología se ocupa de estudiar a la sociedad y los fenómenos o hechos sociales que en ella ocurran, dejando de lado la discusión sobre la semántica del término. Con la intención de que el término de sociología quede expresado para el desarrollo de esta tesis, se puede decir que la sociología tiene como base de estudio a la sociedad a través de los hechos sociales que en ella acontecen.

2.1.1.1. Los fines de la sociología.

La sociología se caracteriza como disciplina cuyo objeto de estudio es la sociedad, es decir, el lugar que habitamos y compartimos con otros hombres de los que no podemos desligarnos y mucho menos dejar de participar en su desarrollo y evolución a través del tiempo.⁴⁷

⁴⁵ RECONDO. Gregorio. Sociología y Ciencias Sociales. Ediciones Pannedille. Argentina. 1971. p. 9.

⁴⁶ RECONDO. Gregorio. Sociología y Ciencias Sociales. Op. cit. p. 9.

⁴⁷ Idem. p.7.

Es importante subrayar que los fines de la sociología no están enfocados a resolver los problemas sociales, pues para esto existen ciencias como la política, la psicología, la economía y varias más relacionadas con ella.

“La Sociología es una disciplina, mas no la única, que explica, interpreta y conoce los mecanismos de organización social, así como las normas de conducta colectiva. También tiene su faceta práctica para poder existir por que todo pensamiento humano tiene la finalidad de utilizarse en su presente y la Sociología se utiliza para conocer y dominar la realidad social; en consecuencia, influye de acuerdo con los intereses individuales, de grupo o clases sociales”.⁴⁸

2.1.1.2. La sociología del derecho.

La sociología tiene diversas relaciones con otras ciencias. Para desglosar la estrecha relación entre la sociología y el derecho, es necesario entender que el ser humano desde que decide vivir en grupos, comunas, tribus, etc. Es decir, relacionándose con otros seres humanos, tiene la necesidad de establecer reglas que hagan de esa interrelación una convivencia armónica, con tendencia a una integración social y aceptación de diferentes ideologías, con la finalidad específica de crear una sociedad fuera del caos y la anarquía.

Es por lo anterior que, “El Derecho nace como una necesidad vital, con el fin de regular las relaciones que se establecen entre los diversos miembros de una colectividad. Acaso el fin más esencial del Derecho lo constituye el de ser un conjunto de reglas normativas que resuelvan de antemano y por medios pacíficos los conflictos que puedan surgir entre los componentes de una colectividad”.⁴⁹

Es evidente que la sociedad da como consecuencia el Derecho, pues para poder vivir en ella necesariamente el individuo se somete a la coacción de las normas preestablecidas que delimitan la enorme cantidad de actos que pueda realizar cualquier sujeto.

⁴⁸ RECONDO, Gregorio. Sociología y Ciencias Sociales. Op. cit. p. 9.

⁴⁹ Idem. p. 101.

Para establecer un parámetro que indique la relación entre la Sociología y el Derecho, se puede determinar que ambas ciencias existen paralelamente, ya que la sociedad es inconcebible sin Derecho y el Derecho nació por y para la sociedad.

René Barragán establece: "El Derecho es una superestructura, una post construcción normativa que tiene por misión el sostenimiento del orden social efectivo de una época y de un país. La justicia no es el fin inmediato de Derecho. Antes que ella está la seguridad, la conservación social reinante. Si el Derecho es mutable es por que lo es el orden social al cual sirve".⁵⁰

De igual manera el citado autor supra indicado señala directamente "la sociología del Derecho es, pura y llanamente, Sociología".⁵¹

De lo anteriormente señalado es patente que la Sociología es directamente correspondiente al Derecho, y ambas son recíprocamente coexistentes.

2.2. Los hechos sociales.

Necesariamente al entender a la sociedad como un ente viviente, que sufre de constantes movimientos, es lógico pensar que dentro de ella se desarrollan hechos que deben de ser estudiados, para comprender su naturaleza y observar la relación que desempeñan en el amplio margen que establece la sociedad y para comprender los cambios que sufren las diversas sociedades, por la existencia de los hechos sociales.

2.2.1. Concepto de hecho social.

Acercas del hecho social, el maestro Luis Recasen's Siches expone: "El Derecho en su producción, en su desenvolvimiento, en su cumplimiento

⁵⁰ BARRAGAN, René. Bosquejo de una Sociología del Derecho. Segunda edición. Editorial Cultura T.G.S.A. México. 1965. p. 51.

⁵¹ Idem. p. 33.

espontáneo, en las transgresiones que sufre, en su aplicación forzada, en sus proyecciones prácticas, se muestra como conjunto de hechos sociales”.⁵²

El hecho social, fue definido por Emilio Durkheim como: “Hecho Social es toda manera de hacer, fijada o no, susceptible de ejercer sobre el individuo una coacción exterior; o bien: Que es general en el conjunto de una sociedad, conservando una existencia propia, independiente de sus manifestaciones individuales”.⁵³

El doctrinario Emilio Durkheim, estableció dos características de los hechos sociales, determinando que son externos y coactivos.

De lo anterior se puede deducir que la importancia jurídica del hecho social, atiende directamente a que la creación de normas, leyes, reglamentos y sentencias son actos eximidos de la vida individual. De tal manera que son hechos sociales jurídicos y existe una sociedad que se somete a esas leyes directamente, mediante innumerables tipos de conductas para dar como consecuencia un derecho positivo vigente. Es por eso que el hecho social directamente se convierte en un hecho jurídico, siempre y cuando con la manifestación de un hecho social se pueda regular la conducta individual o colectiva de los integrantes de una sociedad.

2.2.2.1. La importancia jurídica del hecho social.

La relación que guardan los hechos sociales con el derecho, es muy estrecha y puede establecerse un vínculo de complementación, como bien se expresa que: “El Derecho en su producción, en su desenvolvimiento, en su cumplimiento espontáneo, en las transgresiones que sufre, en su aplicación forzada, en sus proyecciones prácticas, se muestra como un conjunto de hechos sociales”.⁵⁴

⁵² RECASSENS SICHES, Luis. Tratado General de Sociología. Decimosexta edición. Reimpresión de la tercera edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1978. p. 209.

⁵¹ DURKHEIM, Emilio. Las Reglas del Método Sociológico. Ediciones y Distribuciones Hispánicas S.A. de C.V. México. 1987. p. 54.

⁵¹ RECASSENS SICHES, Luis. Tratado General de Sociología. Op. cit. p. 581.

Es decir, el conjunto de hechos sociales son en sí mismos el Derecho. Derivado de esto se puede establecer, que la importancia jurídica de los hechos sociales radica en que sin Derecho no existen hechos sociales y sin hechos sociales no existe el Derecho.

2.3. La sociedad ante el seguro automovilístico.

Los datos estadísticos realizados para estudiar ciertos aspectos relacionados con la sociedad, imponen siempre una realidad que se ve reflejada en la verdad inevitable, esta realidad representa todas y cada una de las conductas y omisiones que se presentan dentro del tema a investigar para integrar una información específica.

El resultado de una investigación estadística arrojó que: “De los 3 millones de automóviles que circulan en el Distrito Federal sólo el 30% tiene seguro. Es decir, alrededor de 900,000 propietarios de vehículos, por lo que 2,100,000 automovilistas tendrán que adquirir el SUVA”.⁵⁵

De estos datos obtenidos se puede establecer que a pesar de que la sociedad de la ciudad de México, vive grandes problemas de vialidad y accidentes de tránsito, en la misma no ha nacido una preocupación por parte de las autoridades o bien de los mismos habitantes por contar con un seguro para su automóvil que pueda proteger tanto a los conductores como a los peatones, para evitar desde las pérdidas materiales hasta las pérdidas humanas que como consecuencia de los accidentes viales ocurren a diario en la ciudad de México.

2.3.1. El riesgo de accidente automovilístico.

Dentro de las diversas causas que pueden originar un accidente automovilístico encontramos especialmente dos que son: internas y externas.

⁵⁵ ROMAN, Romina. “Descartan aplazar el uso obligatorio del SUVA”. Diario El Universal. Sección Financiera. México. 13 de mayo de 1998. p.1.

Las causas internas son integradas por conductas realizadas u omitidas por el conductor de un automotor y que provocan un percance automotor y estas conductas pueden ser conducir cansado, distracción, falta de precaución y pericia, conducir en estado de ebriedad y por último el desconocimiento y violación de los reglamentos y leyes relativos al tránsito vehicular.

Por otra parte las causas externas que originan un accidente de tránsito son todas aquellas ajenas a la voluntad del conductor y se refieren directamente a las condiciones meteorológicas y estado físico de las calles o carreteras por las cuales circulan los vehículos automotores. De tal manera que: "La precipitación pluvial interactúa estrechamente en los hechos de tránsito, y la temperatura, como variable independiente, también influye en la presentación en forma más importante en las condiciones anímicas del conductor. Este trabajo efectuado con todo rigorismo científico, demuestra que si bien las condiciones meteorológicas son factor causal importante, no se comparan en ningún momento con el factor humano".⁵⁶

Para ser más específico, el riesgo de accidente automovilístico obedece a los factores que integran su propio objeto, es decir, invariablemente siempre va a existir un conductor y siempre van a existir factores meteorológicos, de tal manera que de una u otra forma un accidente de tránsito va a ocurrir, ya sea por causas internas o externas. Y por otra parte el riesgo de siniestro automotriz, es constante debido a que diariamente la circulación de automóviles, es la causa directa de los accidentes de tránsito.

2.3.2. La importancia social del accidente automovilístico.

Durante un accidente de tránsito, existen distintas actitudes asumidas por los implicados y en su gran mayoría cuando del percance solo se obtuvo consecuencias de tipo material, estos toman una actitud de fortuna, es decir dan gracias por no haber sufrido daños personales, pero la realidad social implica más allá de una actitud individual, ya que "según apuntan los datos estadísticos, tanto nacionales como internacionales, las muertes violentas secundarias a hechos de tránsito son un problema de salud pública con una

⁵⁶ RICO M. F. Gerardo y Diego De Anda. La Fotografía Forense en la Peritación Legal. Primera edición. Editorial Trillas. México. 1991. p. 47.

alta mortalidad y con una pérdida material incalculable, por lo cual deberán desarrollarse estrategias prioritarias para atacar este severo problema”.⁵⁷

En el problema social que causa el accidente de tránsito automovilístico, cabe destacar que en caso de muerte de uno de los implicados o ambos en un percance entre automotores, suele tener ingerencia directa con la familia, ya que indudablemente va a sufrir un menoscabo moral y puede que a la larga y dependiendo de las consecuencias del siniestro, este daño pueda ser pecuniario ya que si el que muere en el accidente de tránsito resulta ser la persona que aporta el sustento económico de una familia, ésta se va a ver afectada no solo en un aspecto, sino en diversos aspectos en su desenvolvimiento que le corresponden dentro de la sociedad.

2.3.3. El beneficio social del seguro automovilístico.

“Los daños producidos con motivo de la circulación deben ser reparados y para ello todo propietario tiene que estar asegurado, pues solamente un asegurador puede garantizar suficientemente y en forma solvente la indemnización de las víctimas. Este debería incluir, tanto los daños causados a terceros en sus personas, como en sus cosas”.⁵⁸

“El seguro sólo entra en juego después de ocurrido un daño. De hacerlo antes no lo haría como producto, sino como factor contribuyente para un manejo consciente de prevención, resultado de un sentido de previsión emanado de la conciencia de que se vive inmerso en la incertidumbre y que podría apuntar como aversión al riesgo”.⁵⁹

Para hablar del seguro automovilístico, se requieren dos vertientes necesarias como son: la prevención y el respaldo. Ya que al adquirir un seguro, la persona está previniendo un riesgo al cual está expuesto, este riesgo está sujeto a diversas circunstancias y puede que no ocurra. Por otra parte el respaldo consiste en que una compañía aseguradora con la cual se contrató una

⁵⁷ Idem. p. 49.

⁵⁸ DE LAS RIVAS A. DE CELADA. Domingo. “El seguro obligatorio de automóviles”. Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Publicación mensual. México. Diciembre de 1981. p. 63.

⁵⁹ ROJAS MENDOZA. Genuario. “Historia del seguro”. Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Publicación mensual. México. Marzo de 1987. p. 5.

póliza de seguro va a solventar los gastos erogados por el accidente de tránsito, obteniendo directamente beneficios el asegurado para no sufrir un menoscabo en su patrimonio.

En relación, al respaldo que el seguro automovilístico ofrece en caso de realizarse un siniestro, la compañía aseguradora cubre los daños ocasionados a terceros ya sea en sus bienes o sus personas, así como la representación jurídica y algunos gastos que se establecen en el contrato de seguro.

“El seguro cumple con la importante función de dar tranquilidad al asegurado en tanto siente que elimina el riesgo que absorbe el asegurador”.⁶⁰

Otra función social muy importante que se origina con la existencia del seguro automovilístico, es la creación de empleos y a través de éstos sin duda crea un beneficio económico-social, que determina un lugar muy importante dentro de la economía de cualquier país, toda vez que una de las funciones del sistema asegurador es la creación de riqueza, que en muchos países genera una derrama económica bastante fuerte, y representa siempre un sector importante dentro del sector financiero de un país.

⁶⁰ VASQUEZ DEL MERCADO. Oscar. Contratos Mercantiles. Op. cit. p. 268.

CAPITULO III

CONCEPTOS GENERALES DEL CONTRATO DE SEGURO.

3.1. Contrato de seguro.

Dentro de los conceptos generales de la presente tesis, se estudia el relativo al contrato de seguro y todos los términos que se encuentran ligados al mismo, este estudio parte de lo general a lo particular, con la finalidad de lograr el entendimiento de los elementos que intervienen en el desarrollo de la presente investigación.

3.1.1. Concepto del contrato de seguro.

En la búsqueda del significado del contrato de seguro, el diccionario jurídico Espasa que establece: "Seguro (contrato). Aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a satisfacer un capital, una renta u otras prestaciones convenidas".⁶¹

Ahora bien, dentro de la misma línea de las definiciones expresadas en los diccionarios en relación con el tema, se encuentra la aportada por el diccionario de ciencias jurídicas, políticas, sociales y de economía que define al contrato de seguro como: "El contrato por el cual una persona, por lo común jurídica, llamada asegurador (v). (sic), se obliga, mediante la percepción de una prima, a indemnizar a otra persona, que recibe el nombre de asegurado (v). (sic), por las pérdidas o daños que éste pueda sufrir a consecuencia de la producción de ciertos riesgos personales o económicos, que son objeto del seguro".⁶²

⁶¹ Diccionario Jurídico Espasa, Fundación Tomás Moro, Editorial Espasa, España, 1998, p. 906.

⁶² Diccionario de Ciencias Jurídicas, Sociales y de Economía, Dirección Víctor de Santo, Editorial Universidad, Argentina, 1996, p. 278.

Con relación a la doctrina la definición del maestro José de Jesús Martínez Gil apunta: "Contrato de seguro. Documento suscrito ante una compañía de seguros entre el contratante, por una parte y la aseguradora, por la otra".⁶³

La definición jurídica del contrato de seguro, establecida en el artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro señala: "Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".⁶⁴

Por lo que respecta a la anterior definición, ésta no establece que es un contrato de seguro, sin embargo, si integra los elementos del contrato de seguro que interesan para el estudio del término en la presente tesis.

En consideración a que el contrato de seguro se encuentra definido de diferentes formas y todas ellas no relacionan directamente lo que se pretende en el presente estudio, me permito aportar un concepto fácil y entendible del mismo y que puede definirse como: Contrato de seguro. Aquel contrato por medio del cual una empresa aseguradora se compromete, mediante el pago de una prima, a cubrir los daños que ocurran a un bien propiedad del asegurado o tercera persona siempre y cuando se realice un riesgo accidental o fortuitamente que ocasione daños en su persona o bienes y que se encuentren estipulados en la póliza de seguro.

3.1.1.1. Elementos del contrato de seguro.

Es indispensable analizar los elementos del contrato de seguro, es decir, conocer de que está conformado, por eso se puede hablar de 4 elementos esenciales como lo establece el profesor Luis Ruiz Rueda, "esos elementos específicos son los siguientes:

⁶³ MARTINEZ GIL. José de Jesús. Manual Teórico y Práctico de Seguros. Editorial Porrúa S.A. México, 1997, p. 105.

⁶⁴ Ley sobre el Contrato de Seguro. Publicada en el Diario Oficial de la Federación en el mes de Agosto de 1935.

- a) riesgo;
- b) prima;
- c) garantía, prestación del asegurador, y
- d) la empresa".⁶⁵

a) "el riesgo puede definirse diciendo que es el evento futuro e incierto de cuya realización depende el nacimiento de la obligación de la empresa aseguradora. Es la eventualidad prevista en el contrato como dice el artículo 1º. De la Ley sobre el Contrato de Seguro. La incertidumbre de la realización del riesgo debe ser al menos en cuanto al momento en que habrá de producirse".⁶⁶

El maestro Omar Olvera de Luna define al riesgo como: "Es el evento futuro e incierto de cuya realización depende el nacimiento de la obligación de la empresa aseguradora".⁶⁷

En cuanto a la definición legal del riesgo la ley de la materia no establece un significado al mismo. Es importante subrayar que en términos de seguros el riesgo una vez acontecido es denominado como siniestro y se refiere simplemente al accidente o pérdida de un bien o persona según la naturaleza del contrato de seguro.

b) La prima. "Puede decirse que la prima es el costo del seguro o la contraprestación que el contratante de seguro debe pagar a la empresa por la obligación de indemnizar que contrae dicha empresa".⁶⁸

Por lo que se refiere a la denominación legal de la prima de seguro, la Ley sobre el Contrato de Seguro, en su artículo 31 establece "el contratante de seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario".⁶⁹

⁶⁵ RUIZ RUEDA, Luis. El Contrato de Seguro. Editorial Porrúa S.A. México. 1978. p. 51.

⁶⁶ DE PINA VARA, Rafael. Elementos del Derecho Mercantil Mexicano. Vigésimo quinta edición. Actualizada por Juan Pablo De Pina García. Editorial Porrúa. México. 1997. p. 284.

⁶⁷ OLVERA DE LUNA, Omar. Contratos Mercantiles. Segunda edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1997. p. 253.

⁶⁸ Idem. p.256.

⁶⁹ Ley sobre el Contrato de Seguros. Op. cit.

Ciertamente de hecho la prima es sólo el pago de una cantidad de dinero estipulada por la empresa para poder respaldar al asegurado en caso de ocurrir un siniestro.

c) “Garantía prestación del asegurador. Este tercer elemento esencial del contrato es uno de los que más discusiones ha traído consigo, por que no hay acuerdo perfecto en su determinación: para unos es solamente el pago de la suma asegurada, según se trate de seguro de daños o de personas, prestación esencialmente eventual (salvo en seguro de vida entera) para otros es además la cobertura del riesgo por el asegurador, con su garantía desde en determinado momento en que se inició el contrato hasta aquél en que se extingue; lapso durante el cual el riesgo queda cubierto por la empresa de seguros”.⁷⁰

Indudablemente la garantía de prestación del asegurador se establece como obligación derivada de la contratación del seguro sea cual fuere su naturaleza.

d) La empresa. Esta persona sólo puede ser según el artículo 1º de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, las empresas que se organicen y funcionen como instituciones de seguros y sociedades mutualistas de seguros. Ya que por medio de la fracción tercera del artículo 3º de la misma legislación, se prohíbe la actividad aseguradora a toda persona física o moral distinta de las señaladas en el artículo 1º para que desarrolle la práctica de cualquier actividad aseguradora en el territorio mexicano.

3.1.1.2. Clasificación del contrato de seguro.

Para encontrar la clasificación del contrato de seguro; habrá que referirse a las características especiales de éste, pero se debe de partir de la clasificación general, por lo tanto es de mencionarse el criterio doctrinal del maestro Rafael Rojina Villegas que establece: “ Principales clasificaciones de los contratos.- Estas clasificaciones de los contratos se presentan en la doctrina

⁷⁰ RUIZ RUEDA. Luis. El Contrato de Seguro. Op. cit. p. 51.

y en el derecho positivo, desde diversos puntos de vista. Se distinguen:

1º. Contratos bilaterales y unilaterales; 2º. Onerosos y gratuitos; 3º. Conmutativos y aleatorios; 4º. Reales y consensuales; 5º. Formales y consensuales; 6º. Principales y accesorios; 7º. Instantáneos y de tracto sucesivo”.⁷¹

1º. En cuanto a la clasificación de “Contratos unilaterales y bilaterales.- El contrato unilateral es un acuerdo de voluntades que engendra sólo obligaciones para una parte y derechos para la otra. El contrato bilateral es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a derechos y obligaciones en ambas partes”.⁷²

En lo correspondiente a la clasificación legal el artículo 1835 del Código Civil para el Distrito Federal, establece:

“Artículo 1835.- El contrato es unilateral cuando una sola de las partes se obliga hacia la otra sin que ésta la quede obligada”.⁷³

El artículo 1836 del mismo Código establece: “El contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente”.⁷⁴

El contrato de seguro, según la anterior clasificación, se puede definir como bilateral, toda vez que las partes se obligan recíprocamente cuando se contrata un seguro.

2º. “Contratos onerosos y gratuitos.- Es oneroso el contrato que impone provechos y gravámenes recíprocos. Es gratuito aquel en que los provechos corresponden a una de las partes y los gravámenes a la otra”.⁷⁵

Legalmente el Código Civil para el Distrito Federal, establece en su artículo “1837.- Es contrato oneroso aquel en que se estipulan provechos y

⁷¹ ROJINAS VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Sexta edición. Tomo I. Volumen sexto. Editorial Porrúa S.A. México, 1994, p. 11.

⁷² ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Op. cit. p.12.

⁷³ Código Civil para el Distrito federal. Publicado el 26 de marzo de 1928 y reformado el 28 de mayo de 1998.

⁷⁴ *Ibidem*.

⁷⁵ ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Op. cit. p. 15.

gravámenes recíprocos; y gratuito aquel en que el provecho es solamente de una de las partes”.⁷⁶

El contrato de seguro se encuadra dentro de lo que son los contratos onerosos toda vez que por lógica no es gratuito.

3º. “Contratos conmutativos y aleatorios.- Los contratos onerosos se subdividen en conmutativos y aleatorios.

Conmutativos, cuando los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos desde la celebración del contrato; es decir, cuando la cuantía de las prestaciones puede determinarse desde la celebración del contrato. Aleatorios, cuando los provechos y gravámenes dependen de una condición o término, de tal manera que no pueda determinarse la cuantía de las prestaciones en forma exacta, sino hasta que se realice la condición a término.

Lo aleatorio está en que las prestaciones no son determinadas en su cuantía al celebrarse el contrato, y en que habrá de precisarse en el futuro, cuando se realice la condición o término”.⁷⁷

Legalmente los contratos conmutativos y aleatorios están definidos por el artículo 1838 del Código Civil para el Distrito federal que establece: “El contrato oneroso es conmutativo cuando las prestaciones que se deben 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. Es 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”.⁷⁸

Debido a que en el contrato de seguro se establecen desde el principio cláusulas a las cuales se sujetan las partes, éste se debe de considerar como conmutativo.

4º. Contratos reales y consensuales.- Los contratos reales son aquellos

⁷⁶ Código Civil para el Distrito Federal. Op. cit.

⁷⁷ ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Op. cit. p. 26.

⁷⁸ Código Civil para el Distrito federal. Op. cit.

que se constituyen por la entrega de la cosa. Entre tanto no exista dicha entrega, sólo hay un ante contrato, llamado también contrato preliminar o promesa de contrato”.⁷⁹

El contrato consensual lo define categóricamente el maestro Rojina Villegas que establece: “Cuando se dice que un contrato es consensual, en oposición a real, simplemente se indica que no se necesita la entrega de la cosa para la constitución del mismo”.⁸⁰

Por las características señaladas y derivado de las definiciones aportadas anteriormente se puede definir al contrato de seguro como un contrato consensual, toda vez que no requiere de la entrega de la cosa para su constitución como tal.

Los contratos formales y consensuales.- “son contratos formales aquellos en los que el consentimiento debe manifestarse por escrito, como un requisito de validez, de tal manera que si no se otorga en escritura pública o privada, según el acto, el contrato estará afectado de nulidad relativa. Por consiguiente, el contrato formal es susceptible de ratificación expresa o tácita se cumple voluntariamente y queda purgado el vicio.

El contrato consensual, en oposición al formal es aquel que para su validez no requiere que el consentimiento se manifieste por escrito y, por lo tanto, puede ser verbal, o puede tratarse de un consentimiento tácito, mediante hechos que necesariamente lo supongan, o derivarse del lenguaje mimico, que es otra forma de expresar el consentimiento sin recurrir a la palabra o a la escritura”.⁸¹

Por su parte el contrato de seguro es factible de considerarse como un contrato formal, pues si bien es cierto que no necesita de escritura pública, si requiere de que el contrato conste por escrito, además de que el consentimiento de los contratantes no es por medio de señas o lenguaje mimico, por el contrario debe de firmarse el contrato, para darle la validez al mismo.

⁷⁹ ROJINA VILLEGAS. Rafael. Derecho Civil Mexicano. Op. cit. 31

⁸⁰ *Idem*. p.33.

⁸¹ ROJINA VILLEGAS. Rafael. Derecho Civil Mexicano. Op. cit. p. 35.

6°. Los contratos principales y accesorios. Los principales son los que valen por sí mismos, cumplen por sí mismos su finalidad contractual, sin necesitar ningún otro. Los accesorios son los que se llevan a cabo para garantizar un contrato principal, es decir, existe la relación con otro contrato al que sólo garantiza su cumplimiento".⁸²

Es indudable y fácil deducir, que el contrato de seguro es un contrato principal, que vale por sí mismo.

7°. Los "contratos instantáneos y sucesivos. Los contratos instantáneos son aquellos que se cumplen en el propio instante en que se celebran. Son sucesivos aquellos que no se realizan en un solo momento, sino que las partes quedan sujetas a prestaciones repetidas".⁸³

Ahora bien ya determinadas las características generales de los contratos, se puede establecer por sus particularidades que el contrato de seguro; es bilateral, oneroso, conmutativo, consensual, principal e instantáneo.

Puede sumarse otra característica al contrato de seguro, según el maestro Luis Ruiz Rueda, define al contrato de seguro con dos características más como lo son nominado y de adhesión y expresa al respecto: "Contrato nominado.- La división más amplia en que se pueden agrupar los contratos es la que comprende los dos grupos conocidos con los nombres de contratos nominados y contratos innominados o bien de contratos típicos y contratos atípicos.

Aquellos para los cuales la ley establece un régimen particular propio, independientemente de que tenga o no un nombre determinado y legalmente establecido".⁸⁴

En México, el contrato de seguro se rige por una legislación especial, que por consecuencia lo hace nominado o típico, es decir al ser regulado por la Ley sobre el Contrato de Seguro, adquiere esta característica.

⁸² FLORESGOMEZ GONZALEZ, Fernando y Gustavo Carvajal Moreno. Nociones de Derecho Positivo Mexicano. Decimoséptima edición. Editorial Porrúa. México, 1979. p. 305.

⁸³ *Ibidem*.

⁸⁴ RUIZ RUEDA, Luis. El Contrato de Seguro, Editorial Porrúa S.A de C.V. México. 1978. p. 74.

En la otra clasificación que menciona el maestro Ruiz Rueda expresa: "Ahora bien, los contratos cuyo clausulado general es predispuesto, es decir, redactado previamente por uno de los contratantes, para regular uniformemente determinadas relaciones convencionales; son los que doctrinariamente se llaman contratos de adhesión".⁸⁵

Es importante entender que todas las empresas aseguradoras tienen un contrato, normalmente llamado machote sobre el cual ya se encuentran establecidas todas y cada una de las cláusulas que van a regir los términos de contratación del seguro, por lo tanto ese contrato es propuesto por la empresa aseguradora al contratante o asegurado con el fin de que lo lea y en caso de así convenir a sus intereses, éste lo firme adheriéndose a lo estipulado.

El sustento legal para la adhesión al contrato de seguro, se encuentra en la fracción I del artículo 36 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas que establece: "Las instituciones de seguros al realizar su actividad deberán observar los siguientes principios.

I. Ofrecer y celebrar contratos con relación a las operaciones autorizada, en términos de las disposiciones legales aplicables y conforme a los sanos usos y costumbres en materia de seguros con el propósito de lograr una adecuada selección de los riesgos que se asuman."⁸⁶

3.1.2. Concepto de contrato de seguro automovilístico.

Es difícil encontrar una acepción que defina directamente al contrato de seguro automovilístico o seguro de automóvil, pues de manera específica no se encuentra definido en los diccionarios y enciclopedias, por tal motivo es necesario acudir a la doctrina que lo define como: "Seguro de Automóviles. Tiene por base el pago de la indemnización que corresponda a los daños y pérdidas del automóvil y a los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso del automóvil".⁸⁷

⁸⁵ Idem, p. 76.

⁸⁶ Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935.

⁸⁷ OLVERA DE LUNA. Omar. Contratos Mercantiles. Op. cit. p. 259.

Por otra parte el profesor Oscar Vásquez del Mercado, sin emitir propiamente una definición apunta: “En cuanto al automóvil en sí mismo, el seguro tiene como finalidad proteger al asegurado contra el daño por la eventualidad prevista, daño de carácter patrimonial, es decir, satisfacer la necesidad que del evento dañoso se produzca”.⁸⁸

En relación con la definición jurídica del contrato de seguro automovilístico, ésta no existe, pero la fracción VII del artículo 8 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, establece cual es el fin del seguro de automóviles de la siguiente manera: “artículo 8.- Los seguros comprendidos dentro de la enumeración de operaciones y ramos del artículo anterior son las siguientes: fracción VII. Para el ramo de automóviles, el pago de la indemnización que corresponda a los daños o pérdidas del automóvil, y a los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso del automóvil”.⁸⁹

En las anteriores definiciones y anotaciones sobre el contrato de seguro automovilístico, se puede observar que generalmente éste se establece en cuanto a su alcance y pretensiones del mismo, pues lo que se ofrece en un seguro de automóvil es la reparación del daño al asegurado o bien, al tercero involucrado en un percance por el uso de automóvil.

3.1.2.1. Elementos del contrato de seguro automovilístico.

Los elementos del contrato de seguro automovilístico, no se encuentran definidos legalmente y tampoco por parte de la doctrina, por esto se debe de partir de los elementos generales del contrato de seguro como se estableció en el punto 3.1.1.1. y los cuales se determinaron que son: riesgo, prima, garantía prestación del asegurador y la empresa.

En cuanto al riesgo, se debe de entender que indudablemente la rama de automóviles cubre eventos futuros, que con motivo de la circulación de vehículos automotores puedan ocasionar percances o siniestros que dañen a las personas o los bienes de éstas.

⁸⁸ VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Op. cit. p. 321.

⁸⁹ Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Op. cit.

De manera similar en el contrato de seguro en forma general y en el contrato de seguro para automóviles, la prima es una cantidad de dinero que debe de aportar el asegurado para tener derecho a estar representado por la empresa aseguradora.

La garantía prestación del asegurador de igual forma se establece en el contrato de seguro para vehículos automotores, toda vez que ocurrido un siniestro la empresa aseguradora hace efectiva esta garantía, prestando el servicio al asegurado.

Por lo que corresponde a la empresa aseguradora ésta no puede ser ninguna que conforme a la ley correspondiente no se encuentre establecida conforme a las leyes son sus alcances y limitaciones.

Es de señalarse que los elementos en el contrato de seguro en general y el contrato de seguro para vehículos automotores son similares y lo único que varía es el fin o motivo de la contratación del seguro, pues la rama sobre la cual versa el contrato de seguro es la que determina la finalidad del mismo. Por lo tanto sólo se podría establecer un elemento que falta mencionar y que determina al contrato de seguro automotor y es precisamente el vehículo o auto que va a ser un elemento que determina la razón de ser del contrato de seguro y del cual se puede señalar que es un elemento que da nombre a ese contrato, pero el objeto del contrato de seguro automotor es cubrir los riesgos previstos en el mismo e indemnizar por los daños ocasionados por el automóvil.

3.2. La póliza.

La necesidad de materializar las obligaciones y derechos en un contrato de seguro para las partes, da solemnidad al mismo, es por eso que la póliza de seguro surge de esa materialización, que normalmente se plasma por escrito para beneficio o perjuicio de las partes contratantes.

3.2.1. Concepto de póliza.

El concepto de póliza para las fuentes enciclopédicas, es directo y conciso, tal como se encuentra determinado en el diccionario jurídico Espasa que determina: “Póliza y documentación del contrato de seguro. Denominación que recibe el documento expresivo de las condiciones generales y particulares de un contrato de seguro”.⁹⁰

De similar forma puede determinarse el concepto de póliza como “el instrumento en el que se hace constar la totalidad de las condiciones y formalidades de un contrato. Suele, preferentemente, designarse así la póliza de fletamiento, de seguro y de empeño”.⁹¹

Las anteriores definiciones son coincidentes, pero sólo determinan la existencia de un documento que contiene las condiciones de un contrato de seguro. Al respecto el profesor José de Jesús Martínez expone: “Póliza. Es el documento en que constan los derechos y obligaciones de las partes contratantes y forman parte de la misma todos aquellos documentos necesarios para la expedición de la póliza y los anexos y endosos posteriores a su emisión, (como pueden ser las cláusulas adicionales de la misma, los certificados individuales de seguros de grupo, los certificados de pólizas abiertas, los certificados provisionales de pólizas), los endosos, las notas de cobertura, las solicitudes de seguros, los formularios de ofertas suministradas por la compañía, los formularios médicos, en fin todos aquellos documentos que forman parte integrante del contrato de seguro”.⁹²

En cuanto a la definición jurídica de la póliza, la Ley sobre el Contrato Seguro en su artículo 20, establece: “la empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante de seguro una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes”.⁹³

La definición legal de la póliza no se encuentra determinada por los diversos cuerpos legales de nuestro país. Pero se encuentra determinado como

⁹⁰ Diccionario Jurídico Espasa. Op. cit. p. 776.

⁹¹ GARRONE, José Alberto. Diccionario Jurídico Abelardo-Perrot. Op. cit. p.101.

⁹² MARTINEZ GIL, José de Jesús. Manual Teórico y Práctico de Seguros. Op. cit. p. 230.

⁹³ Ley sobre el Contrato de Seguro. Op. cit.

obligación por parte de la empresa aseguradora, el hecho de celebrar el contrato de seguro.

Para entender fácilmente el concepto de póliza, y con el fin de no desviar la atención en el presente estudio, me permito expresar el siguiente concepto de póliza: Es el documento en el que constan por escrito, los alcances de indemnización por parte de la aseguradora y las obligaciones de pago por parte del asegurado, respecto de un bien objeto del contrato de seguro.

3.2.2. Elementos de la póliza.

Los elementos de la póliza, son aquellos que necesariamente se requieren para la existencia de este documento.

La póliza es el documento principal del contrato de seguro y consiste precisamente en un escrito redactado comúnmente por el asegurador, impreso y aprobado en su contenido por la autoridad. El artículo 20 de la Ley sobre el Contrato de Seguro de Seguro señala que: "La póliza deberá contener:

Por lo que se refiere a los elementos de la póliza, estos son:

- 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; y
- VII. Las demás cláusulas, que deban figurar en la póliza, de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes".⁹⁴

⁹⁴ Ley sobre el Contrato de Seguro. Op. cit.

Con relación a la póliza en materia de automóviles, además de los anteriores existen varios elementos que deben establecerse para su expedición y estos son:

- a) Descripción del objeto asegurado o automóvil;
- b) Deducible;
- c) Propietario;
- d) Accesorios especiales; y
- e) Coberturas de reparación del daño.

3.2.3. Clases de póliza.

Derivado de lo que establece el artículo 29 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, existen tres casos de póliza:

- a) Nominativa;
- b) A la orden; y
- c) Al portador.

Si bien es cierto que la legislación sobre seguros establece las clases de póliza existentes, ésta no define cada una de ellas, por tal motivo es necesario acudir a su definición extra legal.

Según el diccionario de derecho, el término nominativo se refiere a: "Título de crédito extendido a favor de una persona determinada".⁹⁵

Pero como no se encuentra definida como tal, la póliza nominativa, en conjunción con el término de póliza y la anterior definición pueden llegar establecer una definición con respecto a la póliza nominativa y que me permito mencionar: Póliza nominativa. Es el documento expresivo de las condiciones generales y particulares de un contrato de seguro, extendido a favor de una persona determinada.

⁹⁵ DE PINA. Rafael y Rafael De Pina Vara. Diccionario de Derecho. Vigésimo tercera edición. actualizada por Juan Pablo de Pina García. Editorial Porrúa S.A de C.V. México. 1996. p. 382.

Por lo que se refiere a la póliza a la orden ésta tampoco se encuentra definida sin embargo, siguiendo las definiciones del diccionario jurídico, la cláusula a la orden significa: “Es aquella que, inserta en un título de crédito, indica que éste es transmisible por endoso a la persona designada al efecto bajo la fórmula de ‘ a la orden de...’ (sic)”⁹⁶.

Como consecuencia de la inexistencia del término póliza a la orden, en conjunción con la anterior definición y la de póliza es posible obtener el término buscado que puede ser el siguiente: póliza a la orden. Es el documento expresivo de las condiciones generales y particulares de un contrato de seguro, que es transmisible por medio de endoso a una persona designada.

Referente a la póliza al portador y en la inteligencia de que el término no se encuentra definido como tal por la doctrina y aún menos por la legislación; en la definición del diccionario se encuentra que la cláusula al portador: “Es aquella que inserta en un título de crédito indica que este es transmisible por simple tradición, esto es, por la entrega del título”.⁹⁷ En unión con la definición de póliza, se puede obtener que póliza al portador es el documento expresivo de las condiciones generales y particulares de un contrato de seguro y que es transmisible por simple tradición, es decir por la entrega de la póliza.

Sin embargo y a pesar de que se establece que las pólizas pueden ser al portador, en contradicción a esto el artículo 153 de la Ley sobre el Contrato de Seguro establece. “La póliza del seguro sobre las personas además de los requisitos del artículo 20 de la presente ley, deberá contener lo siguiente:

- I. El nombre completo y fecha de nacimiento de la persona o personas sobre quienes recaiga el seguro;
- II. El nombre completo del beneficiario si hay alguno determinado;
- III. El acontecimiento o el término del cual dependa la exigibilidad de las sumas aseguradas, y
- IV. En su caso, los valores garantizados”.⁹⁸

Las tres clases de póliza que se expusieron anteriormente, tan sólo se

⁹⁶ DE PINA, Rafael y Rafael De Pina Vara. Diccionario de Derecho. Op.cit. p. 158.

⁹⁷ Idem, p. 76.

⁹⁸ Ley sobre el Contrato de Seguro. Op. cit.

refieren a la forma de expedición de las mismas y su forma de transmisión, y aún que no son títulos de crédito se pueden transmitir en los mismos términos que estos.

3.3. La cobertura.

Dentro del estudio de la cobertura de seguro, se pueden observar que estas varían según el ramo de que se trate o bien de las posibilidades económicas del asegurado, y como el objeto de estudio del presente trabajo es el ramo de automóviles, se estudiará la cobertura en su definición general, para poder encontrar su dimensión en materia de automóviles.

3.3.1. Concepto de cobertura.

La definición más corta respecto de la cobertura es la siguiente: "Cobertura. En operaciones de seguros, la cobertura es el monto del riesgo asegurado".⁹⁹

Dentro de la doctrina el maestro José de Jesús Martínez Gil, aporta la siguiente definición: "Cobertura. Es el riesgo contratado. Es lo que la compañía aseguradora está cubriendo para el caso de que se presente un siniestro y como consecuencia de ello, está la eventualidad prevista en el contrato. Es sinónimo de garantía. La consecuencia de una cobertura otorgada es en un principio, el pago de la indemnización correspondiente".¹⁰⁰

En cuanto a la definición legal de la cobertura, la Ley de la materia no la establece, sin embargo en la fracción V del artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, se refiere como elemento de la póliza, al monto de la garantía.

Al hablar de cobertura en materia de seguros, se está hablando en términos económicos, es decir, de una cantidad que se debe de cubrir por parte de la empresa aseguradora en el momento de que ocurra algún riesgo que esté

⁹⁹ Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía, Op. cit. p. 228.

¹⁰⁰ MARTINEZ GIL, José de Jesús. Manual Teórico Práctico de Seguros. Op. cit. p. 81.

previsto en la póliza de seguro.

En materia de seguro de automóviles, la cobertura se refiere al monto económico máximo por el cual va a ser respaldado el asegurado en caso de ocurrir un accidente de tránsito, y dependiendo de las consecuencias del mismo, se podrá obtener la ayuda económica por parte de la aseguradora, ya sean los daños ocurridos al vehículo asegurado, los de otros vehículos o los daños a bienes y/o personas denominadas terceros en materia de seguros.

3.3.2. Clases de cobertura en materia de vehículos automotores.

En el contrato de seguro, cada una de las ramas en que las que se divide, tienen características diferentes debido a que se refieren a diversos objetos asegurables. En el caso de vehículos automotores existen 2 tipos específicos de coberturas, la cobertura limitada y la cobertura amplia. Estos tipos de coberturas pueden ser contratados por los asegurados dependiendo de sus posibilidades económicas y sus necesidades.

3.3.2.1. Cobertura limitada.

La cobertura limitada se contrata con cada empresa aseguradora invariablemente con un mínimo de responsabilidad para la aseguradora y es más económica que la cobertura amplia.

“Como cobertura limitada, debe entenderse el paquete formado por las siguientes coberturas: Robo total, responsabilidad civil por daños a terceros y gastos médicos ocupantes”.¹⁰¹

En el caso de la cobertura limitada existen ciertos aspectos que le establecen ese nombre, es decir teniendo una cobertura de este tipo no se tiene derecho a ser indemnizado por la aseguradora, en caso de que el automóvil propio resulte afectado en un accidente de tránsito y tampoco se tiene el beneficio de pagar una parte proporcional (deducible), en caso de ruptura de

¹⁰¹ Condiciones Generales para Automóviles y Camiones Residentes. Aba Seguros. México. 1997. p. 9

cristal o bien si como consecuencia del accidente de tránsito resultara alguna responsabilidad penal, el gasto que se genera por representación legal corre a cargo del asegurado.

La mayoría de las empresas aseguradoras contratan con estos planes para el caso de cobertura limitada.

3.3.2.2. Cobertura amplia.

La cobertura amplia no se encuentra definida por texto alguno, de igual manera la legislación omite esta definición, de tal forma que por exclusión la cobertura amplia, contrariamente a la cobertura limitada, abarca una variedad de servicios a favor del asegurado, tales como el robo total de la unidad asegurada, daños a terceros en sus bienes y sus personas, gastos médicos ocupantes, daños materiales del automóvil propio, asistencia legal, ruptura de cristales, asistencia legal y algunas veces también incluye el servicio de asistencia en el camino, que cuenta con grúas y servicio mecánico automotriz, en caso de que la unidad asegurada llegue a fallar.

La cobertura amplia, definitivamente ofrece más protección a un asegurado que la cobertura limitada y puede ser de más utilidad en casos extremos como lo son los accidentes con consecuencias personales:

3.3.3. Tipos de cobertura en materia de vehículos automotores.

Dentro de los diferentes tipos de cobertura para el seguro automotor se encuentran daños materiales, robo total, daños a terceros en sus personas, daños a terceros en sus bienes, gastos médicos ocupantes y asistencia legal. Estos tipos de coberturas surgen de la posible pérdida que sufren los implicados en un accidente de tránsito y que cuentan con los servicios de un seguro, por medio de éste pueden evitar gastos excesivos que no podrían en algunos casos ser cubiertos por una persona común y corriente, pues en su gran mayoría los gastos generados por un percance vial generan un desequilibrio económico para aquellos que no cuentan con solvencia económica y que probablemente tampoco cuentan con un seguro para

automotor.

3.3.3.1 Daños materiales.

“Daño material. El que, directa o indirectamente, afecta a un patrimonio, aquellos bienes (cosas o derechos) susceptibles de valuación económica”.¹⁰²

Este tipo de daño es el que comúnmente se encuentra en todos los accidentes de tránsito y que da origen a la reparación del daño causado, toda vez que es cuantificable desde el punto de vista económico.

3.3.3.2. Robo total.

El término robo total, no se encuentra definido como tal, por que es una derivación del lenguaje de seguros, por tal motivo y tendiente a que el término quede entendido para los fines de este trabajo, se citará lo que es un robo genérico y posteriormente se procederá a explicar lo que para el lenguaje de seguros significa el robo total.

“Robo. Delito consistente en el apoderamiento ilegítimo de una cosa mueble, total o parcialmente ajena, mediante el empleo de la fuerza en las cosas o la intimidación o la violencia en las personas; siendo indiferente que dicha fuerza, violencia o intimidación tenga lugar antes del hecho, para facilitararlo, en el acto de cometerlo o inmediatamente después, para lograr el fin propuesto o la impunidad”.¹⁰³

El robo total, es una definición que se utiliza dentro del lenguaje de seguros con el fin de distinguir el robo parcial del robo total, ya que las empresas aseguradoras no se hacen responsables de robos de autopartes a los vehículos asegurados cuando están estacionados, de tal manera que el robo total se refiere al robo de la unidad vehicular asegurada (todo el vehículo) y el cual se puede cometer estando o no presente el asegurado ya que el fin de

¹⁰² Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía. Op. cit. p. 305.

¹⁰³ Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía. Op. cit. p. 771.

cubrir el riesgo de robo total, es proteger al asegurado de la pérdida de sus bienes.

Es interesante entender por que existen diferencias entre las coberturas de robo total y robo parcial, debido a que en la práctica los asegurados confunden los términos y se mantienen en el entendido de que cualquier clase de robo será cubierto por parte de la empresa aseguradora.

En cuanto al robo parcial sólo será pagado como indemnización por la empresa aseguradora, en caso de que sea consecuencia del robo total del automóvil.

3.3.3.3. Daños a terceros en sus personas.

“Daño personal. Expresión que implica que nadie puede reclamar más que la reparación de un perjuicio que le es propio, y originado en la lesión de sus bienes morales o económicos, tanto si el agravio afecta directamente como si lo afecta indirectamente”.¹⁰⁴

El término tercero en materia de seguros, es muy utilizado para referirse a la persona o personas implicadas en un accidente de tránsito y que es distinta a la persona asegurada.

En materia de seguros, el daño personal se denomina responsabilidad civil por daños a terceros; “Esta cobertura ampara la responsabilidad civil en que incurra el asegurado o cualquier persona que con su consentimiento expreso o tácito use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause daños materiales a terceros en sus bienes y/o cause lesiones corporales o la muerte a terceros, incluyendo la indemnización por daño moral que en su caso legalmente corresponda”.¹⁰⁵

Este tipo de cobertura es sin duda una de las menos utilizadas por la mayoría de los asegurados, toda vez que las consecuencias fatales en un accidente de tránsito, no suelen presentarse muy frecuentemente, sin embargo

¹⁰⁴ Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y Económicas. Op.cit. p. 305.

¹⁰⁶ Condiciones Generales para Camiones y Automóviles Residentes. Op. cit. p. 4.

es una cobertura que determina indudablemente la prevención.

3.3.3.4. Daños a terceros en sus bienes.

Este tipo de cobertura establece al igual que la inmediata anterior, la protección para el asegurado y/o persona que conduciendo el vehículo asegurado incurra en responsabilidad civil en los bienes muebles o inmuebles de un tercero, y que por su responsabilidad requiera reparar los daños ocasionados.

3.3.3.5. Gastos médicos ocupantes.

Los gastos médicos ocupantes, se refieren a: “El pago de gastos médicos por concepto de hospitalización, medicinas, atención médica, enfermeros, servicio de ambulancia y gastos de entierro, originados por lesiones corporales que sufra el asegurado o cualquier persona ocupante del vehículo, en accidentes de tránsito o a consecuencia del robo total del vehículo asegurado, ocurridos mientras se encuentren dentro del compartimento, caseta o cabina destinados al transporte de personas”.¹⁰⁶

3.3.3.6. Asistencia legal.

La asistencia legal o asistencia jurídica, es otro tipo de cobertura que se refiere a: “Asistencia jurídica. Servicio que los abogados prestan a quien necesita de sus conocimientos jurídicos para la defensa de sus derechos”.¹⁰⁷

En materia de seguros, la asistencia legal comprende la representación del asegurado ante la autoridad competente, ya sea civil o penal, cuando así lo requiera la magnitud del siniestro en el que interviene la persona asegurada, de igual manera la asistencia jurídica también incluye el pago de cierta cantidad por concepto de fianza, que deba depositar el asegurado para obtener su

¹⁰⁶ Condiciones Generales para Camiones y Automóviles Residentes. Op.cit p. 8.

¹⁰⁷ Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas, Sociales y de Economía. Op. cit. p.122.

libertad en el caso de que el accidente de tránsito tenga como consecuencias lesiones o la muerte del tercero implicado en el siniestro.

Existe otro tipo de cobertura que establece cierto servicio como lo es el de grúa en caso de que el vehículo asegurado se llegue a descomponer o que por causa de un siniestro vehicular no pueda funcionar debidamente. De igual manera las diferentes aseguradoras incluyen el servicio denominado seguro de cristales, que no es más cosa que otro tipo de cobertura, es decir los cristales del vehículo se encuentran asegurados, en caso de su ruptura, y el pago de la sustitución de los mismos corre a cargo del asegurado quien sólo cubre un porcentaje del precio del cristal. El monto por lo regular es del 20%, del costo total del cristal.

Los diferentes tipos de cobertura se encuentran delimitados siempre por el alcance de la póliza que se adquiere en el contrato de seguro, es decir si la cobertura es amplia, dentro de esta se encontrará por lo regular una protección mayor, ya sea para el asegurado o para los terceros involucrados en un accidente de tránsito; no pasará lo mismo en el caso de la cobertura limitada en la que su nombre establece el alcance en cuanto a protección al asegurado.

3.4. El deducible.

Este concepto frecuentemente es confundido con el concepto de prima, cosa que por lo regular sucede debido a la falta de instrucción de las empresas aseguradoras en la venta del seguro automovilístico. Por tal motivo hace falta explicar debidamente el concepto de deducible así como cuándo se debe de pagar y cuándo no se debe de pagar.

3.4.1. Concepto de deducible.

El concepto de deducible se encuentra poco estudiado por la doctrina, pero dentro de la conceptualización del término, se encuentra lo aportado por el profesor José de Jesús Martínez Gil, que lo define: "Deducible. Se conoce con este nombre a la cantidad que tiene a su cargo el asegurado por cada siniestro que tenga. También se considera técnicamente que se trata de un

coaseguro entre compañía aseguradora y asegurado”.¹⁰⁸

Definido por el lenguaje utilizado en materia de seguros, se define como: “Deducibles. En caso de pérdida parcial, las coberturas de Daños Materiales y Robo Total se contratan con la aplicación invariable en cada siniestro de una cantidad a cargo del asegurado, denominada deducible. El monto de esta cantidad resulta de aplicar a la suma asegurada contratada, el porcentaje elegido por el asegurado. Dicho porcentaje se consignará en la carátula de la póliza”.¹⁰⁹

Como se apuntó anteriormente, la prima y el deducible son confundidos con frecuencia, debido a que se habla de cantidades de dinero y no se le indica al asegurado la diferencia que existe entre los mismos. Por tal motivo la diferencia entre la prima y el deducible es sencilla, pues la prima se paga al contratar un seguro de cualquier tipo y le da derecho al asegurado para estar representado por la aseguradora en caso de que ocurra uno o varios riesgos que cubra el contrato de seguro. Y por otra parte el deducible en materia de vehículos automotores es la cantidad de dinero que va a pagar el asegurado siempre y cuando ocurra un siniestro, existan daños al vehículo asegurado además que por voluntad del asegurado y mediante el pago de la cantidad convenida con la compañía aseguradora ésta se compromete a reparar los daños ocasionados al vehículo asegurado.

3.4.2. El pago del deducible.

El pago del deducible por lo regular es de 5% en caso de daños materiales y de 10% en caso de robo total. El monto del deducible se obtiene de la suma asegurada, es decir del valor por el cual se encuentra asegurado el vehículo, este valor lo determinan los valuadores de la compañía aseguradora. Por lo tanto según sea el valor del vehículo y dependiendo del siniestro que ocurra se cobrará el deducible.

El deducible siempre se debe de pagar cuando ocurre el siniestro de robo total, generalmente al darse la recuperación de la unidad asegurada ésta se encuentra, sin la mayoría de sus autopartes o bien se encuentra con daños

¹⁰⁸ MARTINEZ GIL, José de Jesús. Manual Teórico y Práctico de Seguros. Op. cit. p. 230.

¹⁰⁹ Condiciones Generales para Camiones y Automóviles Residentes. Op. cit. p. 3.

ocasionados por motivo del robo, lo que presupone que el vehículo debe ser reparado para regresarlo al asegurado. Por otra parte si la unidad asegurada robada no se encuentra, se deberá de indemnizar al asegurado según las cláusulas establecidas en el contrato de seguro y previo pago del deducible, que por lo general es descontado del pago de la suma asegurada.

El deducible no debe de pagarse cuando por causa de daños materiales ocasionados al vehículo asegurado en un accidente de tránsito, el monto del deducible resulta ser mayor a la reparación del vehículo, pues resultaría ventajoso para la aseguradora dar ese tipo de servicio. Pero comúnmente cuando el monto de los daños ocasionados al vehículo asegurado, resulta ser menor que el deducible estipulado en la póliza, la compañía aseguradora por medio de sus valuadores se lo comunica al asegurado y a potestad de éste se le presta servicio por medio de uno de sus talleres mecánicos para que se le repare el auto sólo por el costo del daño ocasionado, sin la aplicación del deducible.

3.5. Accidentes de tránsito.

Las fuentes básicas para la existencia de los seguros automotores, son los accidentes de tránsito, el problema social que estos implican y la frecuencia con la que se presentan dieron origen a la cobertura de este tipo de siniestros.

3.5.1. Concepto de accidente de tránsito.

El concepto de accidente de tránsito, es explicado en la mayoría de los casos por las consecuencias que estos ocasionan, pero existe el expresado en el Diccionario Abeledo – Perrot, que establece: “Es aquel que se produce en las vías o parajes públicos a expensas de las personas que viajan o transitan por ellos, y sus expresiones más habituales son el choque de vehículos o el acto de atropellamiento de peatones”.¹¹⁰

¹¹⁰ Diccionario Jurídico Abeledo-Perrot. Op. cit. p. 34.

Por lo que corresponde a la definición legal de los accidentes de tránsito esta, no se encuentra definida por la legislación actual, pero independientemente de esto se puede tener una idea clara de lo que significa el accidente de tránsito con el concepto anteriormente señalado.

3.5.2. Consecuencias del accidente de tránsito.

No es de extrañarse que a diario por cualquier medio de comunicación nos enteremos de algún accidente de tránsito que tenga diversas consecuencias, por tal motivo se puede hablar de dos grandes consecuencias:

- 1.- las pérdidas materiales y;
- 2.- las pérdidas personales.

Dentro de las pérdidas materiales, tenemos todos los daños causados a los bienes o patrimonio de cualquiera de los que intervienen en un accidente de tránsito. Hechos que se encuentra prevenidos en el contrato de seguro.

Por otra parte también se encuentran las pérdidas personales, que se pueden originar con motivo de un accidente de tránsito, y que no sólo se limitan al deceso de un individuo, sino que también pueden desencadenar la desintegración de una familia por la falta de cualquiera de sus integrantes. Sin embargo aunque este tipo de riesgos son contemplados por el contrato de seguro automovilístico, lamentablemente no evita que estas pérdidas acontezcan.

3.5.2.1. La responsabilidad civil.

La responsabilidad civil: “ 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 responder”.¹¹¹

El profesor Luis Benítez, se refiere a la responsabilidad civil como: “La

¹¹¹ DE PINA. Rafael y Rafael De Pina Vara. Diccionario de Derecho. Op. cit. p. 443.

reparación del daño que debe de ser igual al perjuicio integral sufrido".¹¹²

La definición legal de la responsabilidad civil no existe, sin embargo el Código Civil para el Distrito Federal, contempla la naturaleza de la misma ya que en su artículo 1913 establece: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por si mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por causas análogas, está obligada a responder por el daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".¹¹³

Es precisamente la responsabilidad civil, la que da elementos de vigencia al contrato de seguro para vehículos automotores, pues los accidentes de tránsito necesariamente deben de tener un responsable que resulta ser cualquiera de los implicados en el mismo, y el cual debe de cumplir con la acción indemnizatoria a favor del implicado inocente del accidente de tránsito.

Por otra parte el profesor Jesús Rodríguez Sala, expresa: "Siguiendo esta trayectoria o principio sustentado por el derecho civil, la Ley Sobre el Contrato de Seguro pretende definir la idea rectora de la responsabilidad civil, en los siguientes términos: art. 145. En el seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro; que en otros términos, es el contratado por el cual el asegurador se obliga a pagar o resarcir por el asegurado, los daños que éste cause en la persona y bienes de otra, ya sea que obre por imprudencia o negligencia sin llegar tales actos a constituir un delito intencional".¹¹⁴

3.6. Los vehículos automotores.

La mayoría de los vehículos automotores que conocemos en las ciudades son los que a diario circulan por las calles de una ciudad, como son

¹¹² BENITEZ LUGO. Luis y Mundo Rey. El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores y su Proyección Indemnizatoria. Instituto Editorial Rec. España. 1995. p. 23.

¹¹³ Código Civil para el Distrito Federal. Op. cit.

¹¹⁴ RODRIGUEZ SALA. J. Jesús. El Contrato de Seguro. Op. cit. p. 555.

sin embargo, también dentro de esta categoría debemos incluir a los tractores y a todo vehículo que se mueva por acción de un motor.

3.6.1. Concepto de vehículo automotor.

No es posible encontrar la definición directa de vehículo automotor, por tal motivo se debe de hacer referencia a los conceptos vehículo y automotor por separado para llegar a un concepto idóneo, el diccionario de la lengua española define: “Vehículo. Medio de transporte de personas o cosas”.¹¹⁵

En cuanto a la palabra automotor el mismo diccionario establece: “Aparato que funciona con sus propios mecanismos”.¹¹⁶

Por lo que se refiere a la doctrina, no se encuentra una definición directa del término pero el maestro Cutberto Flores, apunta: “Vehículo. Medio cualquiera que éste sea que nos permita trasladarnos de un lugar a otro, un móvil que nos auxilie a desplazarnos hasta las distintas partes a las que deseamos llegar”.¹¹⁷

La concepción jurídica de los vehículos automotores no existe, pero para un mejor entendimiento del concepto con el fin de hacer más entendible la presente investigación, se podría establecer que los vehículos automotores son aquellos medios de transporte móviles por medio de motor, y que tienen permitido transitar por las vialidades y caminos de las ciudades de nuestro país.

3.6.2. El seguro obligatorio para vehículos automotores (SUVA).

El seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, es una figura relativamente nueva en lo que se refiere al transporte en la república mexicana y en la ciudad de México, de tal manera que este seguro, a pesar de que desde la década de los 20's se estableció en algunas naciones europeas, en

¹¹⁵ Diccionario de la Lengua Española. Editorial Océano. España. 1993. p. 763.

¹¹⁶ Idem. p. 83.

¹¹⁷ FLORES CERVANTES, Cutberto. Los Accidentes de Tránsito. Editorial Porrúa S.A. México. 1997. p. 6.

nuestro país surge en el año de 1997. Por medio del reglamento de tránsito para el Distrito Federal, que estableció la figura de un seguro determinado como obligatorio para los vehículos automotores que circulen por el Distrito Federal, mismo que opera para el caso de vehículos residentes desde el 1 de julio de 1998 y que será extensivo a todos los vehículos que circulen por las vialidades del Distrito Federal a partir del 1° de julio de 1999.

El SUVA significa: "Seguro por el Uso de Vehículos Automotores".¹¹⁸

Es importante determinar que el SUVA, como seguro tiene características muy peculiares tal como lo afirmó el Lic. Juan Ignacio Gil Antón:

"Se trata de un seguro único en su especie en México con las facultades de ser incancelable y obligatorio, aspecto que no contemplan otras pólizas".¹¹⁹

"Con la entrada en vigor y la obligatoriedad del SUVA, los capitalinos estarán cubiertos por los daños que les ocasione un automovilista en sus personas. Pero como en cualquier póliza, ésta también tendrá sus exclusiones, que deberán ser observadas por conductores y público en general.

El SUVA, no cubrirá los percances que ocurran por participación en competencias o exhibiciones de toda índole, ni cuando exista dependencia económica del accidentado con el asegurado.

También quedan fuera el pago del perjuicio, gasto, pérdida, indemnización y daño, siempre y cuando estas afectaciones patrimoniales sean indirectas, así como el daño moral; los daños a terceras personas en sus bienes; daños a los ocupantes del vehículo asegurado y el pago de fianzas, cauciones o multas de cualquier índole.

El SUVA no cubrirá el daño, cuando sea ocasionado por un acto intencional de la víctima y cuando se trate de actos de guerra, revolución o

¹¹⁸ Todo sobre el S.U.V.A., Editado por Comercial América, México, 1998, p. 1.

¹¹⁹ LUNA PALENCIA, Claudia. "Vigilarán la aplicación del SUVA". Diario Reforma, Sección financiera, México, 15 de mayo de 1998, p. 1.

medidas de represión de las autoridades".¹²⁰

Definitivamente las peculiaridades SUVA, determinan un seguro que sólo protege a los peatones en caso de un accidente de tránsito y que cubre daños físicos ocasionados a una persona.

3.7. Breves referencias del seguro obligatorio para vehículos automotores en México.

Por lo que se refiere al seguro obligatorio para uso de vehículos automotores en nuestro país, este no ha sido acogido por la legislación en materia federal y aún menos por las legislaciones locales, sin embargo dentro de algunas legislaciones del Distrito Federal, se encuentran antecedentes que si bien no se refieren directamente a lo que es el SUVA, si establecen una obligatoriedad en cuanto al seguro de vehículos automotores en los diversos ramos en materia de transporte.

Existen tres grupos en los que se puede dividir a los usuarios de los vehículos automotores en el Distrito Federal y éstos son: transporte de pasajeros, transporte de carga y transporte particular.

Por lo que se refiere al transporte de pasajeros en el Distrito Federal, esta materia comenzó a ser regulada por el reglamento para el servicio público de transporte de pasajeros para el Distrito Federal, que fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de abril de 1942 y fue derogado por el reglamento para el servicio de transporte de pasajeros para el Distrito Federal el día 3 de diciembre de 1997.

Es precisamente en la última reforma de este reglamento, fracción III del artículo 8, donde se establece que "Los concesionarios del servicio público de transporte de pasajeros deberán: III. Tener siempre vigente la póliza de seguros de responsabilidad civil, que garantice como mínimo, la indemnización por muerte o lesiones, así como la reparación de daños a usuarios o a terceros".¹²¹

¹²⁰VAZQUEZ, Mayela. "Todos con SUVA". Diario Reforma. Sección financiera. México. 14 de enero de 1998, p. 3.

¹²¹Diario Oficial de la Federación. Publicado el 3 de diciembre de 1997.

En cuanto al transporte de carga en el Distrito Federal; se comenzó a legislar al respecto por decreto presidencial creado por la comisión técnica consultiva del ramo de transporte de carga en el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 23 de marzo de 1939. Tuvieron que pasar varias reformas, para ser exacto 4, la del año 1951, la del año 1976, la del año 1990, y por último la reforma que dio origen al seguro obligatorio en ésta materia, la reforma publicada el día 3 de diciembre de 1997, que establece en el reglamento de transporte de carga para el Distrito Federal, por medio de su artículo 8. “Los interesados en obtener un permiso deberán indicar la modalidad del servicio de transporte de carga para el cual lo solicitan y acreditar que cuentan con póliza de seguro que cubra, cuando menos, la responsabilidad civil y los daños a terceros, con vigencia anual renovable por el mismo plazo, con un monto mínimo de quinientos pesos, que se ajustará de acuerdo al índice Nacional de Precios al Consumidor”.¹²²

El transporte particular, es aquel que cualquier persona por medios propios adquiere y utiliza para satisfacer sus necesidades y no es utilizado para fines comerciales, este tipo de transporte así como cualquier otro que circule por la capital, debe sujetarse a lo establecido por el reglamento de tránsito del Distrito Federal.

El primer reglamento de tránsito para el Distrito Federal fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de marzo de 1933, durante mucho tiempo no se encuentra precedente en lo que se refiere al seguro obligatorio, pero es en el reglamento publicado en el diario oficial de la federación el día 10 de agosto de 1976, cuando se establece en el capítulo III, Del registro de vehículos, en el artículo 7 que: “Los propietarios de vehículos sujetos a registro, deberán presentar solicitud por escrito, ante las correspondientes oficinas de la Dirección General de Policía y Tránsito, la que contendrá su nombre y su domicilio, la descripción del vehículo (marca, modelo, modalidades, número de serie y número de motor), la manifestación de que aceptan responder solidariamente del pago de las multas que se impongan a cualquier conductor del vehículo, así como cualquier otra información relacionada con el mismo que sea requerida por la autoridad para determinar si puede ser inscrito con dicha solicitud deberán presentarse los siguientes documentos...

¹²² Diario Oficial de la Federación. Publicado el día 3 de marzo de 1933.

IV.- Póliza de seguros sobre vehículos, que cubra, por lo menos la responsabilidad civil por accidentes en que participe el vehículo durante la vigencia del registro. Este requisito no será exigible tratándose de bicicletas y triciclos”.¹²³

Es importante entender que éste tipo de seguro se estableció como requisito para los vehículos automotores nuevos, es decir no se tomó en cuenta los vehículos que ya circulaban en la capital con anterioridad. También es de hacer patente que dicho requisito no es vigente, por lo tanto quedó como letra muerta del reglamento de tránsito mencionado.

Por lo que respecta al seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, éste no tiene referencia directa dentro de nuestra legislación y tampoco dentro de la doctrina, es decir es una figura novedosa para su estudio, que tan sólo alcanza referencias generales, ya que el seguro obligatorio para automotores, tiene características muy especiales.

¹²³ Diario Oficial de la Federación publicado el 3 de marzo de 1933. Op.cit.

CAPITULO IV

MARCO JURIDICO.

4.1. Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro.

Respecto de la legislación actual, que rige al contrato de seguro único para vehículos automotores, es importante señalar que ninguna legislación contempla la figura del mismo y por lo tanto, se recurre a los diferentes cuerpos legales que pueden abarcar su implementación así como las reglas generales, que deben de imperar para su funcionamiento, de tal manera que la primera de las legislaciones a la que se encuentra ligado el seguro único para vehículos automotores es a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros ya que la misma establece las generalidades para el funcionamiento respecto de la actividad aseguradora en nuestro país.

El contrato de seguro en el ramo de automóviles, se encuentra legalmente definido por el artículo 7 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, el cual establece que: "Las autorizaciones para organizarse y funcionar como institución o sociedades mutualistas de seguros, son por su propia naturaleza intransmisibles y se referirán a una o más de las siguientes operaciones de seguros:

I. Vida;

II. Accidentes y enfermedades, en alguno o algunos de los ramos siguientes:

- a) Accidentes personales.
- b) Gastos médicos.
- c) Salud, y

III. Daños en alguno o algunos de los ramos siguientes:

- a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales;
- b) Marítimo y Transportes;
- c) Incendio;
- d) Agrícola y de animales;
- e) Automóviles;
- f) Crédito;

g) Diversos;

h) Terremoto y otros riesgos catastróficos, y

i) Los especiales que declare la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, conforme a lo dispuesto por el artículo 9º de esta ley...¹²⁴

Es evidente que el sustento legal que actualmente rige la existencia del seguro para automóviles, se encuentra expresado en el artículo anterior, y queda claro que las empresas aseguradoras prestan sus servicios respecto a las materias que se encuentran contempladas legalmente, entre estas materias se encuentra la operación del seguro en el ramo de automóviles.

Por otra parte en la misma legislación, el artículo 8º establece que “Los seguros comprendidos dentro de la enumeración de operaciones y ramos del artículo anterior, son los siguientes: ...

... X. Para el ramo de automóviles, el pago de la indemnización que corresponda a los daños o pérdida del automóvil y a los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso del automóvil. Las instituciones y sociedades mutualistas de seguros, que se dediquen a este ramo, podrán en consecuencia, incluir en las pólizas regulares que expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil”.¹²⁵

La Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro se encuentra muy limitada en lo que se refiere al seguro de automóviles, pues sólo establece sobre qué materias deben de operar las instituciones de seguro y también determina lo que abarca la contratación del mismo de manera general. Por lo que se refiere al seguro único para vehículos automotores, no se encuentra regulado en la legislación mencionada, pues este tipo de seguro además de ser innovador en nuestro país, se encuentra peculiarmente definido en lo que a su cobertura se refiere, por tal motivo es de mencionar que el SUVA no corresponde a lo que un contrato de seguros normalmente cubre, ya que el SUVA sólo protege contra los daños ocasionados a terceros en sus personas.

¹²⁴ Ley sobre el Contrato de Seguro. Op. cit.

¹²⁵ Idem. p. 4.

4.2. Ley sobre el contrato de seguro.

La Ley sobre el Contrato de Seguro establece la regulación de los contratos de seguros de manera particular; por lo que se pueden encontrar las diversas ramas que integran la materia de seguro, con excepción del seguro marítimo y el seguro social ya que estas ramas se encuentran reguladas en cada una de sus legislaciones.

Respecto del tema de la presente tesis, cabe mencionar que la Ley sobre el Contrato de Seguro, no define propiamente lo que es un contrato de seguro único para vehículos automotores, sin embargo tomando en cuenta la naturaleza del seguro de vehículos, éste puede encuadrarse dentro del capítulo V artículo 145, que se refiere al seguro contra la responsabilidad civil, y que establece que “En el seguro contra la responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause previsto en el contrato de seguro”.¹²⁶ En este artículo se contempla la naturaleza del seguro único para vehículos automotores, ya que la esencia directa de este tipo de seguro obedece directamente a los daños que puedan sufrir en sus personas los implicados en un accidente de tránsito.

Ahora bien, tomando en cuenta que el seguro único para vehículos automotores, es una figura de innovación en lo que respecta al contrato de seguro de automóviles, éste no se va a encontrar directamente referido en las diversas legislaciones, es por eso que se tiene que referir un antecedente legislativo que pueda abarcar en su gran mayoría las características del SUVA.

En la misma Ley sobre el Contrato de Seguro, se encuentra el capítulo IV, denominado seguro de transporte terrestre, que podría pensarse que se refiere directamente al seguro de los vehículos automotores; pero en realidad este capítulo desde artículo 138 al 144, se refiere a los daños que pueda sufrir la mercancía que contienen los vehículos de transporte de carga y que muchas veces sufren accidentes que puede originar que la misma se pierda.

¹²⁶ Ley sobre el Contrato de Seguro. Op. cit. p. 131.

4.3. Ley de transporte del Distrito Federal de 1997.

La Ley de transporte del Distrito Federal, regula directamente el tránsito de vehículos en esta entidad federativa y contempla los vehículos de transporte público, ya sean de carga o de pasajeros y los vehículos particulares con sus diversas modalidades.

En relación con el seguro por uso de vehículos automotores, la Ley de transporte del Distrito Federal establece en el capítulo "XI de las vialidades y el tránsito; en el artículo 63.- La vialidad y el tránsito en el Distrito Federal se sujetarán a lo previsto en ésta ley y sus reglamentos así como a la normatividad y medidas que se establezcan respecto de: ...fracción II. Las limitaciones y restricciones que se establezcan para el tránsito de vehículos en la vía pública, con objeto de mejorar la vialidad, preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de personas y el orden público.

Todo vehículo que circule por las vías públicas del Distrito Federal, deberá contar con póliza de seguro que ampare al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas, de acuerdo a las bases que establezca la Secretaría".¹²⁷

La Ley de transporte del Distrito Federal, es concreta respecto del seguro por uso de vehículos automotores, por que establece que todos los vehículos que transiten por las vías públicas del Distrito Federal, deben de contar con este tipo de seguro.

4.4. Reglamento de tránsito del Distrito Federal de 1997.

El reglamento de tránsito del Distrito Federal de 1997, establece en el capítulo IV artículo 42 denominado de los accidentes de tránsito y de la responsabilidad civil resultante que: "Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente que ampare, al menos, la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas. La compañía aseguradora con la que se contrate la póliza deberá

¹²⁷ Ley de Transporte del Distrito Federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de diciembre de 1997.

expedir la calcomanía correspondiente, misma que deberá portarse en el vehículo de manera obligatoria".¹²⁸

Es interesante señalar que en el reglamento de tránsito del Distrito Federal, sólo el artículo 42 se refiere a la figura del seguro obligatorio para el caso de que existan daños a terceros en sus personas, sin detallar exactamente a que se refiere dicho seguro y deja entre ver que es una obligación por parte de todo vehículo que transite por el Distrito Federal el contar con el seguro único para vehículos automotores.

En el entendido de que el seguro por el uso de vehículos automotores es una figura de reciente creación en nuestro país, es difícil encontrar una legislación que contenga la especificación jurídica del mismo.

4.5. La inobservancia del reglamento de tránsito de 1997, en el Distrito Federal.

Las reformas al reglamento de tránsito que en materia de seguro obligatorio para vehículos automotores se realizó en el año de 1997, causaron gran expectativa entre los ciudadanos de la capital de nuestro país, y aunado al fenómeno político-democrático surgido en el mismo año en la capital donde la oposición ganó las elecciones locales. Dieron como consecuencia un descontento social con las pretensiones que el sector asegurador tuvo respecto del parque vehicular y su reglamentación.

Derivado del descontento social y de una tendencia democrática la voz de los ciudadanos se hizo patente en los diarios de la capital y del país. Tal como lo expresaron los transportistas por medio de los: "Representantes de la Asamblea Nacional del Transporte manifestaron su apoyo a la prórroga indefinida para la aplicación de la sanción a quienes no hayan adquirido el Seguro Único de Vehículos Automotores y exigieron que las aseguradoras incluyan a la póliza la responsabilidad civil que cubra los daños a terceros".¹²⁹

¹²⁸ Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de diciembre de 1997.

¹²⁹ BORDON, Sandra. "Apoyan demora del SUVA los transportistas". Diario El Universal. Sección nuestra ciudad. México. 14 de junio de 1998. p. 5B.

El descontento que se generó determinó otro aspecto que socialmente se difundió desde la creación del seguro obligatorio. Ya que los transportistas expresaron de igual manera: “con un ánimo de lucro, las empresas aseguradoras están cobrando precios ‘onerosos y arteros’ a los usuarios a cambio de pólizas que sólo cubren daños a terceros en sus personas, cuando originalmente deberían abarcar la responsabilidad civil de daños a terceros”.¹³⁰

Las inconformidades de los ciudadanos se hicieron más constantes hasta que obtuvieron que “se podría definir el plazo de prórroga para la entrada en vigor del seguro por el uso de vehículos automotores (SUVA), informó Alejandro González, director de relaciones públicas de la Asociación de Instituciones de Seguros (AMIS).

‘Las aseguradoras solicitaron una audiencia con Cuauhtémoc Cárdenas, para definir cuánto tiempo se extenderá la entrada oficial del SUVA’, señaló”.¹³¹

La entrada en vigor del SUVA, se debilitó toda vez que se había legislado y no se tuvo el consenso ciudadano para a aplicación de la ley. Esto originó que el señor Raymundo Artíz expresara: “La aplicación de la sanción por no cumplir con la obligatoriedad del Seguro por el Uso de Vehículos Automotores (SUVA) no se realizará hasta que estén dadas las condiciones necesarias para llevarla a cabo”.¹³²

Los problemas que se generaron para que entrara en vigor el SUVA, fueron diversos y abarcaron desde la apatía por parte de los ciudadanos para comprar el seguro por uso de vehículos automotores hasta la crisis económica.

¹³⁰ Ibidem.

¹³¹ LUNA PALENCIA, Claudia. “Exigen definir prórroga de SUVA”. Diario El Universal. Sección nuestra ciudad. México. 24 de junio de 1998. p. 6B.

¹³² TALAVERA, Gustavo. “Faltan condiciones para la obligatoriedad del SUVA”. Diario El Universal. Sección nuestra ciudad. México. 29 de junio de 1998. p. 1.

Lo cierto es que el SUVA, no se aplicó aun que estaba regulado y de facto sólo se quedó como letra muerta, debido a los motivos expresados por las diferentes autoridades.

4.6. Las reformas legales en materia de seguro por el uso de vehículos automotores en el reglamento de tránsito de 1999, en el Distrito Federal.

El día 30 de noviembre de 1999, en la Gaceta Oficial del Distrito Federal se publicó un nuevo reglamento de tránsito que contiene reformas en materia de seguro obligatorio para vehículos automotores y entre lo más importante se encuentra el artículo 51 que determina que “ Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe contar con póliza de seguro de responsabilidad civil que ampare, al menos la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas y patrimonio en términos de la Ley”.¹³³

El antecedente de la nueva reglamentación en materia de seguro obligatorio para vehículos automotores es el SUVA, sin embargo la nueva legislación de tránsito establece que el seguro para automóviles debe de contar con protección contra daños a terceros en sus personas y sus bienes, es decir se aumenta la protección a los bienes de terceros que anteriormente no estaban señalados por la legislación.

¹³³ Gaceta Oficial del Distrito Federal. Ediciones novena época. 30 de noviembre de 1999. México. p. 16.

CAPITULO V

LA PROYECCION JURIDICO- SOCIAL DEL SUVA.

5.1. La exposición de motivos de la Asamblea Legislativa para la reforma y adición a la Ley de Transporte del Distrito Federal.

Las diversas modificaciones que surgen en los cuerpos legales, corresponden a los cambios sociales que día a día exigen una adecuación del derecho a una sociedad demandante de leyes actuales y justas, que sean aplicables a los problemas cotidianos.

Es por eso que el C. representante, José Luis Luege Tamargo, el día 2 de abril de 1997, en términos del artículo 122 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, hizo del conocimiento de la asamblea de representantes del Distrito Federal, la exposición de motivos para sentar las bases del ordenamiento del transporte público y particular en el Distrito Federal, y en el punto I expresó: "En primer término, los Representantes promotores de la iniciativa hacemos nuestra una vieja demanda de la sociedad, tendiente a establecer los mecanismos que garanticen que los daños que se causen a terceros, derivados de accidentes automovilísticos, sean debidamente cubiertos.

En este sentido, las estadísticas oficiales indican que en el Distrito Federal circulan por las vías públicas, alrededor de tres millones de vehículos automotores, cuyo uso representa un riesgo potencial para la integridad física de las personas y de sus bienes.

De este parque vehicular, sólo el 28% cuenta con algún tipo de seguro que ampare civilmente, los daños que pudieran causar, por su uso, a terceras personas.

Al respecto, baste señalar que anualmente se registran en la ciudad, alrededor de ocho mil cuatrocientas denuncias ante el Ministerio Público, relacionadas con el tránsito vehicular, en las que se ven afectadas casi diez mil personas por lesiones y novecientas por fallecimiento.

En muchas ocasiones, los daños no son debidamente cubiertos, toda vez que los responsables no están asegurados o carecen de los recursos económicos suficientes para hacer frente a los compromisos relacionados con estos eventos”.¹³⁴

La esencia primordial emitida en ésta primera parte de la exposición de motivos es patente, ya que se trata de explicar la creación de una figura que cumpla con la protección de los diversos habitantes de ésta ciudad, ante un problema eminentemente cotidiano, como lo son los accidentes de tránsito y las consecuencias que se derivan de éstos.

Continúa exponiendo el C. representante: “En virtud de lo anterior y considerando que para esta H. Asamblea Legislativa debe ser responsabilidad prioritaria el proteger la integridad física de las personas, proponemos al pleno de este Organó, el incorporar a la Ley de Transporte la obligatoriedad de que todos los vehículos que circulen por las vías del Distrito Federal, cuenten con un seguro contra daños a terceros en sus personas”.¹³⁵

Es importante subrayar que si bien es cierto que la idea de los asambleístas resulta ser de gran trascendencia social, también es cierto que olvidaron en su exposición de motivos un detalle muy significativo, y este es, que no todos los accidentes de tránsito conllevan a lastimar o perjudicar físicamente a una persona, pues la gran mayoría de los accidentes de tránsito siempre tienen consecuencias materiales, es decir con daños a terceros pero en sus bienes, y esto es lo más común en los siniestros vehiculares, según la práctica laboral que en mi caso obtuve como ejecutivo de servicio en el ramo de seguros de automóviles.

Por otra parte, los asambleístas distan mucho de conocer la realidad con relación a los accidentes de tránsito, pues no sólo basta el hecho de conocer las estadísticas y pronunciarse en contra o a favor de emitir un reglamento, ya que el sentido social que debe determinar la emisión de leyes y reglamentos debe de ser particularmente estudiado, pues con la exposición de motivos tan solo se espera proteger la persona de los terceros afectados por un accidente de tránsito y se deja sin importancia el hecho que a diario ocurren cientos de

¹³⁴ Diario de los debates de la Asamblea de Representante del Distrito Federal, 2 de abril de 1997. México, 1997, p. 3.

¹³⁵ Idem, p. 4.

accidentes que tienen repercusiones económicas para los implicados y que en muchas ocasiones son grandes para el culpable de un accidente de tránsito.

5.2. Adición al reglamento de tránsito del Distrito Federal en materia de seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores.

En el reglamento de tránsito publicado en el Diario Oficial de la Federación, el día 3 de diciembre de 1997, se establece en el capítulo IV, denominado De los accidentes de tránsito y de la responsabilidad civil resultante; en el artículo "42. Todo vehículo que circule en el Distrito Federal debe de contar con póliza de seguro de responsabilidad civil vigente que ampare, al menos, la responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas. La compañía aseguradora con la que se contrate la póliza deberá expedir la calcomanía correspondiente, misma que deberá portarse en el vehículo de manera obligatoria".¹³⁶

La adición efectuada al reglamento de tránsito del Distrito Federal mediante el artículo que precede, definitivamente corresponde a la preocupación directa que ocasionan los accidentes de tránsito, sin embargo es de puntualizar como ya se señaló anteriormente que sólo se establece la protección a las personas, dejando sin protección los bienes de las personas que intervienen en los siniestros vehiculares, por otra parte se olvida la pérdida enorme que ocasionan en los bienes los accidentes de tránsito y las implicaciones sociales que estos conllevan, pues definitivamente la pérdida de horas hombre, las pérdidas materiales y las consecuencias que estos puedan ocasionar no son apreciados por el contenido de la adición del artículo 42 del Reglamento de tránsito, y lo que es más, sólo determina una pequeña solución al problema ocasionado por los accidentes de tránsito.

5.3. La creación del seguro obligatorio.

La creación de un seguro obligatorio para vehículos automotores indudablemente está determinada por un problema social como son los accidentes de tránsito, pero éste seguro debe corresponder directamente a

¹³⁶ Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 3 de diciembre de 1997. Op. cit.

resolver un problema que a diario se sufre en el Distrito Federal y que lejos de mejorar tiende a empeorar, por que el parque vehicular en nuestra ciudad va en incremento, además la falta de cultura al manejar por los conductores de automóviles y la inobservancia de las disposiciones establecidas tienden a aumentar los problemas vehiculares.

Es por esto, que surge la necesidad de crear un seguro obligatorio para vehículos automotores que corresponda a las características de las necesidades en el Distrito Federal, pues en este estado de la república mexicana se puede encontrar que desde el transporte público concesionadô hasta los vehículos particulares, se encuentran circulando sin seguro vehicular.

La creación de un seguro obligatorio para vehículos automotores, debe ser estudiada en su impacto económico y social, pues si bien es cierto que la necesidad del seguro es patente, este debe responder a la situación económica del Distrito Federal, ya que la creación del seguro obligatorio para vehículos automotores debe de ser un factor de protección social y no un artículo de lujo que pueda ocasionar un menoscabo en la economía de los propietarios de vehículos automotores.

5.4. La forma de operar del seguro obligatorio para uso de vehículos automotores.

En relación con la forma de operar del seguro obligatorio en el Distrito Federal la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas emitió las reglas para operar la constitución de un fondo de compensación para el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores. La cual en su capitulo primero denominado la Constitución, establece en el número "2.- El fondo de compensación se constituirá mensualmente, con los siguiente recursos:

a) Con las aportaciones que realicen las instituciones de seguros, derivadas de los recargos efectuados a las primas de cada una de las coberturas obligatorias del seguro por el uso de vehículos automotores.

Para estos efectos las instituciones harán las aportaciones al fondo, en los primeros 10 días de cada mes, conforme a los montos recaudados por

concepto de recargos, correspondientes al mes inmediato anterior.

b) Con los productos financieros que resulten de la inversión del fondo.

c) De los demás ingresos que correspondan conforme a la Ley, por concepto de recuperaciones, rescates, entre otros”.¹³⁷

Este fondo de compensación se establece para responder directamente ante los diversos accidentes de tránsito que dejan como consecuencia daños a terceros en sus personas solamente, debido a que éste es el verdadero fin del fondo de compensación y no la restitución de los daños materiales que se sufran en un siniestro vehicular.

De acuerdo con el punto 5 de las reglas para la constitución del fondo de compensación para el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores “El fondo de seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, se conformará como un fideicomiso, el cual será administrado por la institución fiduciaria que al efecto determine la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. En su oportunidad, la propia Secretaría autorizará el contrato de fideicomiso respectivo.

En este fideicomiso actuarán como:

a).- Fideicomitentes:

Las instituciones que operen seguros obligatorios por el uso de vehículos automotores,

El Gobierno Federal el caso de insuficiencia del fondo.

b).- Fideicomisarios:

- Las persona que sufran un daño en su persona, por parte de un tercero, como consecuencia de un accidente automovilístico y de acuerdo a las coberturas

¹³⁷ Circular S-8.1. Emitida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas el día 18 de agosto de 1997. p. 1.

que brinda el contrato de seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, en caso de que no se pueda identificar al responsable del daño causado.

- Las persona que sean sujetas de un daño en su persona, de acuerdo a las coberturas que brinda el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, cuando el responsable del daño no cuente con póliza correspondiente.

- Las personas que sean sujetas de un daño en su persona, de acuerdo a las coberturas que brinda el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, cuando el monto de los daños causados exceda el límite de responsabilidad del contrato del seguro mencionado y el responsable de los daños sea declarado oficialmente sin capacidad económica para responder por esta situación”¹³⁸.

Dentro de la regla quinta se establecen las excepciones sobre las cuales opera el fondo por uso de vehículos automotores y éstas son:

“Las personas que sean sujetas de un daño en su persona, de acuerdo a las coberturas que brinda el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, cuando el daño causado se encuentre dentro de las siguientes exclusiones que figuran en el contrato del seguro obligatorio, y no se puedan fincar responsabilidades o se declare oficialmente insolvente al responsable:

Cuando el vehículo asegurado participe en competencias automovilísticas de velocidad o de resistencia, ya sea de aficionados o profesionales, fuera de las vías públicas.

Cuando el vehículo asegurado sea destinado a un uso, servicio o modalidad diferente al estipulado en la carátula de la póliza y que agrave el riesgo.

Daños a terceros en sus personas cuando dependa civilmente del asegurado, directamente responsable del daño.

¹³⁸ Circular S-8.1. Emitida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Op. cit. p. 2.

- Las personas que haciéndose acreedoras a una indemnización por el seguro obligatorio de vehículos automotores, no puedan ser indemnizadas por institución de seguros en virtud de que dicha institución se encuentre en una situación de insolvencia o quiebra legal.

- El gobierno federal, cuando existan remanentes en caso de extinción del fideicomiso”.¹³⁹

Es importante aclarar que las reglas establecidas por la circular S-8.1 emitidas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, no determinan el costo de la póliza de seguros por el uso de vehículos automotores, y de igual manera no establece el monto total con el cual se protege a las personas que sufran de daños en su persona por un siniestro vehicular.

Las reglas para la constitución del fondo de compensación para el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, no establecen un procedimiento para hacer reclamos del pago de indemnizaciones por ser afectado por un siniestro vehicular y de igual forma nunca determina la autoridad competente para llevar a cabo un reclamo, tan sólo establece reglas generales y obscuras, tal como lo establece la regla número 7 del capítulo segundo que expresa textualmente: “Las reclamaciones que se hagan, por parte de personas de acuerdo con lo establecido en la Regla Sexta, deberán hacerse al menos dentro de los 60 días hábiles posteriores a la ocurrencia del siniestro que surjan sin tratamiento previo, un año después de la ocurrencia del citado siniestro”.¹⁴⁰

Indudablemente las reclamaciones por parte de una persona siniestrada, deben de hacerse al fondo constituido, pero la anterior regla deja diversas dudas con respecto ante quien debe hacerse la reclamación y cuando, esto es debido a que no son claras las reglas de la circular S-8.1 emitida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Con relación a las autoridades competentes para efectuar una reclamación respecto del seguro obligatorio para el uso de vehículos automotores, éstas no se encuentran determinadas directamente por las Reglas

¹³⁹ *Idem*, pp. 2 y 3.

¹⁴⁰ Circular S-8.1. Emitida por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. *Op. cit.* p. 3.

para la constitución del fondo de compensación para el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, ya que la regla número 9 establece "La procedencia y monto de toda indemnización deberá estar previamente sancionada por autoridades competentes".¹⁴¹ En esta situación cabe mencionar cual será la autoridad competente, ya que en caso de siniestro vehicular corresponde al ministerio público conocer del accidente de tránsito, y por otra parte, con relación a las quejas correspondientes a seguros la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas es la autoridad a quien corresponde ejercer la ley; lo que determina una duda más en cuanto a la forma de operar del seguro obligatorio para vehículos automotores.

Resulta de gran importancia saber cómo opera el seguro obligatorio para vehículos automotores, ya que la mayoría de la gente lo desconoce, y lo ven como un impuesto más para circular por las calles del Distrito Federal, por otra parte la información que las autoridades y los medios de comunicación emiten, es definitivamente escasa y deja a la ciudadanía con la responsabilidad de estar asegurados sin decir los beneficios que pueden adquirir con el seguro obligatorio para vehículos automotores.

5.5. Las sanciones por falta de seguro obligatorio.

El reglamento de tránsito para el Distrito Federal publicado el día 3 de diciembre de 1997, determina que la sanción para todo aquel vehículo que circule por las calles de la ciudad de México y no cuente con el seguro obligatorio para vehículo automotor, será de 25 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal y la remisión de la unidad al corralón.

Las sanciones impuestas por la falta de este seguro, son verdaderamente ejemplares, pero la circulación de vehículos, cuyos dueños clandestinamente lleguen a conseguir calcomanías falsas, como ha sucedido verbigracia con la verificación vehicular, hace pensar que las multas no resolverán el problema social, y si a esto sumamos que las corporaciones policíacas en su mayoría no hacen cumplir el reglamento de tránsito, es de asegurar que las sanciones impuestas por falta del seguro obligatorio vendrán a ser causa de corrupción.

¹⁴¹ Ibidem.

5.5.1. Las sanciones por falta de seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores según el reglamento de tránsito para el Distrito Federal de 1999.

Entre las sanciones pecuniarias que determina el nuevo reglamento de tránsito para el Distrito Federal, no se encuentra determinada sanción alguna para aquellos que no tengan asegurado su vehículo automotor contra daños a terceros en sus personas o en sus bienes.

5.6. Críticas al seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores y sus implicaciones jurídico-sociales.

El seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores, surge en nuestra ciudad como una preocupación apremiante debido a los interminables accidentes de tránsito en la capital, y si bien es cierto que el seguro para los vehículos automotores es una necesidad de seguridad para los conductores, también lo es para los peatones que somos todos y cada uno de los habitantes de esta ciudad.

Sin embargo la creación de un seguro para automóviles se debe de apegar a las verdaderas condiciones socioeconómicas de los conductores y habitantes de la ciudad de México, ya que no sólo debe de contemplar los daños a terceros en su persona. También debe de proteger el patrimonio de las personas que resultan perjudicadas por un accidente de tránsito y que la mayoría de las ocasiones son los daños más cuantiosos y más frecuentes.

Necesariamente el seguro por el uso de vehículos automotores, debe de apegarse no sólo a una realidad jurídica sino también debe de contemplar el elemento más importante que es al que va dirigida la legislación, en este caso es la sociedad. Por lo tanto debe de establecerse un vínculo entre la conciencia ciudadana, la legislación y el seguro para vehículos automotores; tratando de implementar la ley, no sólo por su poder coactivo, sino por la prioridad intrínseca que genera la emisión de esa ley, es decir el problema que significan los accidentes de tránsito y la imperiosa necesidad de resolver estos inconvenientes.

Por otra parte los habitantes del Distrito Federal requieren, no sólo de medidas inteligentes para resolver sus constantes conflictos vehiculares, sino de estudios directos en cuanto a las posibilidades de adquirir un seguro para vehículos eficiente.

La implementación del seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores en el Distrito Federal, puede traer diferentes implicaciones jurídico-sociales.

Entre las consecuencias jurídicas se encuentra, el conformar una legislación en materia de transporte que sea más eficaz y que pueda establecer un precedente para dar solución a los diversos problemas viales.

En cuanto a las consecuencias sociales por el uso de seguro obligatorio para vehículos automotores, básicamente son tres:

1. Puede generar conciencia a los conductores de vehículos automotores.
2. Puede crear protección para ciertas víctimas de los accidentes de tránsito.
3. Puede crear corrupción policiaca, debido a la falta de seguro automotor.

Respecto de la creación de conciencia ciudadana, con el motivo de la implementación del seguro por el uso de vehículos automotores, ésta debe de estar no sólo enfocada a los ciudadanos de la capital sino de igual manera a las autoridades que deben de emitir información directa y correcta de lo que significa el seguro obligatorio para vehículos automotores, para la seguridad de los habitantes de nuestra ciudad capital. Además de explicar los beneficios que con él se obtienen.

La creación de conciencia ciudadana con respecto del seguro de automotores, puede desencadenar socialmente, en la creación de una cultura del seguro que traiga beneficios sociales importantes, ya que si en la ciudad de México, nace la cultura del seguro para automotores, seguramente esto resolverá muchos de los problemas que aquejan a diario las vías de transporte en la capital, pues el seguro automotor viene a dar una solución a un problema tan añejo como lo es el caos ocasionado por los percances viales en la ciudad.

La creación de protección social, se refiere a que el seguro de automotores está enfocado en cierta forma, para daños a terceros en su persona, esto significa que no se encuentran contemplados los daños a terceros en sus bienes, lo que significa que se deja sin solución un problema directo y que por lo regular es típico en los accidentes de tránsito, como lo son los daños en propiedad privada.

En cuanto a la probable corrupción policiaca que puede desencadenar la falta de seguro obligatorio para vehículos automotores, es de esperar que se puede generar y a gran escala, debido a que no se cuenta con un cuerpo policiaco confiable que haga cumplir las leyes en materia de circulación.

En relación con las nuevas reformas al reglamento de tránsito para el Distrito Federal de 1999, es de mencionarse que sino existe sanción que obligue a los conductores de automotores a adquirir el seguro para sus autos, de ninguna manera en su mayoría éstos lo adquirirán.

Esto hace muy criticable la nueva reglamentación de tránsito para el Distrito Federal, toda vez que en materia de seguros automotores determina que los autos deben de contar con seguro que cubra los daños a terceros en sus personas y/o sus bienes, pero al no existir sanción alguna, no existe obligación por parte de los conductores para adquirir éste tipo de seguro, lo que seguramente hará de la nueva reglamentación una norma inadecuada e inobservada por los autoconductores.

C O N C L U S I O N E S

Derivado del estudio realizado al seguro obligatorio para el uso de vehículos automotores, y las diversas causas que dieron surgimiento en el reglamento de tránsito, así como los diversos cuerpos legales relacionados con el mismo, es de determinarse que el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores:

Primera. Resulta ser una alternativa poco confiable para la protección de los habitantes de la ciudad de México, por tratarse de una ciudad con características particulares, y que requieren de un estudio especial para la implementación de un seguro obligatorio, ya que el mismo, sólo cubre daños a terceros en sus personas, olvidando que la mayoría de los accidentes de tránsito ocurridos en esta capital dejan más daños a terceros en sus bienes y no en sus personas.

Segunda. Este tipo de seguro obligatorio, requiere de una campaña social informativa, para dar a conocer sus alcances, limitaciones e impactos sociales y así poder dar una correcta información a los adquirentes del mismo, no sólo para que sea una medida de protección, sino para que sea una parte integral de la solución a los problemas viales de ésta metrópoli y de la creación de la cultura del seguro.

Tercera. El seguro por el uso de vehículos automotores será inoperante para las características que demanda la sociedad automovilista y peatona del Distrito Federal, y será necesario la implementación de un seguro obligatorio que además de proteger al peatón, proteja también los bienes de los terceros afectados por un accidente de tránsito.

Cuarta. Respecto a las nuevas reformas del reglamento de tránsito para el Distrito Federal de 1999, donde efectivamente se contempla que los vehículos que circulen por la ciudad deben de contar con el seguro de automotores que cubra daños a terceros en sus bienes y sus personas, con la laguna legislativa que se abstiene de sancionar a quien no cuente con el seguro, es fácil determinar que en este aspecto la ley no será cumplida por la ciudadanía que conduce automóviles en el Distrito Federal, dando origen a determinar el artículo 51 del reglamento en cita, como inoperante y de

cumplimiento a potestad. Por esto es necesario y determinante que se instrumente el seguro obligatorio para vehículos automotores debido a que en México se está retrasando la cultura aseguradora con relación al vehículo automotor, por espacio de 80 años, toda vez que el seguro obligatorio se aplica en países europeos desde la segunda década de este siglo.

Quinta. Necesariamente y al ser contemplados los accidentes de tránsito como enfermedad social, es imperante que se implemente el seguro por el uso de vehículos automotores, obligatorio, con las características de ser un seguro incancelable, que ampare los daños a terceros en sus bienes y personas; con una sanción a quien incumpla con el seguro, tanto pecuniaria y física por lo que al automóvil se refiere, por otra parte también cabe mencionar que también se pueden imponer sanciones a los conductores que incumplan con el seguro obligatorio por el uso de vehículos automotores.

Por tal motivo se puede considerar como sanción pecuniaria la cantidad que resulte de 30 salarios mínimos generales en el Distrito Federal.

Como sanción física al automotor infractor, la remisión al corralón y la liberación del mismo hasta que el conductor presente físicamente, la póliza que garantice el cumplimiento con el reglamento de tránsito.

Y por lo que se refiere a la sanción al conductor, se debe de contemplar que en caso de reincidencia en no contar con el seguro automotor, se le cancelaría la licencia de manejo.

Sexta. Debido a que en caso de que se implemente obligatoriamente el seguro automotor, la sociedad en sus diversos sectores se inconformará, las autoridades deben de dejar de ver al seguro automotor como problema o medida política, toda vez que es un problema social y de urgente solución, que no han podido resolver. Por esto debe resaltarse a los ciudadanos que lejos de ser una carga el seguro, es un beneficio para todos los habitantes de la ciudad de México, el contar con la tranquilidad que el seguro automotor puede brindar, no solo a conductores de autos, sino de manera directa a los peatones en nuestra metrópoli. Esto también debe de ser interpretado en razón de que a mayor número de automóviles asegurados, el costo del seguro puede ser menor.

BIBLIOGRAFIA

BARRAGAN, René. Bosquejo de una Sociología del Derecho. Segunda Edición. Editorial Cultura T.G.S.A. México. 1965.

BENITEZ LUGO, Luis y Mundo Rey. El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores y su Proyección Indemnizatoria. Instituto editorial Rec. España. 1995.

DURKHEIM, Emilio. Las Reglas del Método Sociológico. Ediciones y Distribuciones Hispánicas S.A. de C.V. México. 1987.

FLORES CERVANTES, Cutberto. Los Accidentes de Tránsito. Editorial Porrúa S.A. de C.V. México. 1997.

FLORES GOMEZ GONZALEZ, Fernando y Gustavo Carvajal Moreno. Nociones de Derecho Positivo Mexicano. Décimo séptima edición. Editorial Porrúa. S.A. México. 1979.

GHERSI, Carlos A. Accidentes de Tránsito, Derechos y Reparación de Daños. Editorial Universidad. Argentina. 1995.

HALPERIN, Isaac. El Contrato de Seguro. Editorial Pográfica. Argentina. 1946.

HALPERIN Isaac. Seguros. Segunda edición actualizada por Juan Carlos Félix Morandi. Vol. I. Ediciones de Palma. Argentina. 1991.

HOÑS Y BAUS, Pedro. Tratado de los Seguros de Transporte. Editorial Gustavo Gil. España. 1944.

MAGEE, John H. Seguros Generales. Traducción de la segunda edición por Carlos Castillo. Editorial Hispano-Americana. México. 1947.

MARTINEZ GIL, José de Jesús. Manual Teórico y Práctico de Seguros. Editorial Porrúa S.A. México. 1997.

MINSONI CONSORTI, Antonio. Crónica de Doscientos años del Seguro en México. Primera Edición. México. CNSF. 1992.

OLVERA DE LUNA, Contratos Mercantiles. Editorial Porrúa S.A. de C.V. Segunda edición. México. 1987.

RECASSENS SICHES, Luis. Tratado General de Sociología. Décima sexta edición, reimpresión de la Tercera edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1978.

RECONDO, Gregorio. Sociología y Ciencias Sociales. Ediciones Pannedille. Argentina. 1971.

RICO M. F. Gerardo y De Anda Diego. La Fotografía Forense en la Peritación Legal. Editorial Trillas. Primera Edición. México. 1991.

RODRIGUEZ SALA, J. Jesús. El Contrato de Seguro en el Derecho Mexicano. Tomo II. Editorial B. Costa-Amic. México. 1976.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Derecho Civil Mexicano. Sexta edición. Tomo I. Volumen sexto. Editorial Porrúa S.A. México. 1994.

RUIZ RUEDA, Luis. El Contrato de Seguro. Editorial Porrúa S.A de C.V. Primera edición. México. 1978.

S. STIGLITZ, Ruben y Gabriela A. Stiglitz. Seguro Automotor Obligatorio. Editorial Abeledo-Perrot. Argentina. 1993.

SINIOR, Alberto F. Sociología. Duodécima edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1993.

VASQUEZ DEL MERCADO, Oscar. Contratos Mercantiles. Séptima Edición. Editorial Porrúa S.A. México. 1997.

HEMEROGRAFIA

DE LAS RIVAS A. CELADA, Domingo, "Seguro obligatorio de automóviles". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Volúmen XXIX. Publicación mensual. México. mes de diciembre de 1981.

DE LAS RIVAS A. DE CELADA, Domingo. "El seguro obligatorio de automóviles". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Publicación mensual. México. Diciembre de 1981.

Diario de los Debates, de la Asamblea de Representante del Distrito Federal del día 2 de abril de 1997. México. 1997.

Diario Oficial de la Federación. Publicado el 3 de marzo de 1933. Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal.

Diario oficial de la federación. Publicado el 3 de diciembre de 1997. Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. Ediciones novena época. Publicada el 30 de noviembre de 1999.

GARCIA TORRES, H. Arturo. "Historia de los seguros en México". Revista Mexicana de Seguros. Número 197. Volumen XVII. Publicación mensual. México. Agosto de 1964.

GOMEZ ARREOLA, Salvador. "Los seguros privados en México". Revista Mexicana de Seguros. Volumen XIX. Publicación mensual. México Septiembre de 1965.

LEON, David. "Historia del automóvil". Diario La Prensa. México. Publicación del día 2 de septiembre de 1998.

LEON, David. "Historia del automóvil". Diario La Prensa. México. Publicación del día 9 de septiembre de 1998.

LUNA PALENCIA, Claudia. "Vigilarán la aplicación del SUVA". Diario Reforma. Sección financiera. México. 15 de mayo de 1998.

MINZONI C. Antonio. "Algo más sobre el seguro de automóviles". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Publicación mensual. México. Julio de 1977.

ROJAS MENDOZA, Genuario. "Historia del seguro". Revista Mexicana de Seguros y Fianzas. Publicación mensual. México. Marzo de 1987.

ROMAN, Romina. "Descartan aplazar el uso obligatorio del SUVA". Diario El Universal. Sección Financiera. México. 13 de mayo de 1998.

VAZQUEZ, Mayela. "Todos con SUVA". Diario Reforma. Sección financiera. México. 14 de enero de 1998.

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

LEGISLACION CONSULTADA

Código Civil para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo, 14 de julio, 3 de agosto y 31 de agosto de 1928.

Ley de transporte del Distrito Federal. Publicada el 3 de diciembre de 1997 en el Diario Oficial de la Federación. México. 1997.

Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935.

Ley Sobre el Contrato de Seguro. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1934 y 1º de enero de 1935.

Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 3 de diciembre de 1997.

DICCIONARIOS Y ENCICLOPEDIAS

Biblioteca Salvat de Grandes Temas. El Automóvil. Salvat Editores S.A. España. 1973.

Biblioteca Salvat de Grandes Temas. La Sociología. Salvat Editores S.A. España. 1973.

DE PINA, RAFAEL Y Rafael De Pina Vara. Diccionario de Derecho. Vigésimo Tercera Edición, actualizada por Juan Pablo de Pina García. Editorial Porrúa S.A de C.V. México. 1996.

Diccionario de Ciencias Jurídicas, Sociales y de Economía. Dirección Victor de Santo. Editorial Universidad. Argentina. 1996.

Diccionario de la Lengua Española. Editorial. Océano. España. 1993.

Diccionario Enciclopédico Salvat. Decimosexta Edición. Salvat Editores S.A. España. 1987.

Diccionario Jurídico Espasa. Fundación Tomás Moro. Editorial Espasa. España. 1998.

Enciclopedia Básica Visual Océano. Tomo I. Grupo editorial Océano. España. 1989.

GARRONE, José Alberto. Diccionario Jurídico Abeledo-Perrot. Tomo III. Segunda edición ampliada. Editorial Abeledo-Perrot. Argentina. 1994.

OTRAS FUENTES

Circular S-8.1, Emitida por La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas el 18 de agosto de 1997.

Condiciones generales para automóviles y camiones residentes. Aba-seguros. México. 1997.

Gaceta Oficial del Distrito Federal. Ediciones novena época. Publicada el 30 de noviembre de 1999.

SOSA G., Luis. Primera Semana del seguro en México. AMIS, 1989.

Todo sobre el S.U.V.A. Editado por Comercial América. México. 1998