

146



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
CAMPUS ARAGON

LA IMPLANTACION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHICULOS AUTOMOTORES EN MEXICO

281628

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
MARIA CELIA FLORES SANTIAGO

ASESOR DE TESIS: FELIX EDMUNDO REYNOSO VAZQUEZ

BOSQUES DE ARAGON, EDO. DE MEX.

MAYO, 2000





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.

**A LA UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MÉXICO**

Mi querida Escuela donde no solo recibí la
instrucción necesaria para desenvolverme
en mi vida profesional, sino además el lugar
donde pase los mejores años de mi vida.

A MIS PADRES

Por que a pesar de las dificultades, sin
ustedes nada habría sido posible.

**A ANA, CARLOS (3) ROCIO,
YANIRA, MARTHA, YENI
Y EN GENERAL A MIS AMIGOS,
Por los bellos momentos que pasamos
juntos.**

A TODAS AQUELLAS PERSONAS
que directa o indirectamente contribuyeron
a la realización de este trabajo.

LA IMPLANTACION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHICULOS AUTOMOTORES EN MEXICO

Introducción.

CAPITULO 1 La Responsabilidad Civil

| | |
|--|----|
| 1. Concepto..... | 1 |
| 1.2. Diferentes formas de responsabilidad civil..... | 8 |
| 1.2.1. Responsabilidad civil contractual..... | 9 |
| 1.2.2. Responsabilidad civil extracontractual..... | 11 |
| 1.2.3. Responsabilidad objetiva..... | 13 |
| 1.2.4. Responsabilidad civil por daño moral..... | 18 |
| 1.3. La indemnización..... | 20 |
| 1.4. Excluyentes de responsabilidad..... | 24 |
| 1.4.1. Cláusula de no responsabilidad..... | 25 |
| 1.4.2. Culpa grave de la víctima..... | 26 |
| 1.4.3. El caso fortuito o fuerza mayor..... | 28 |

CAPITULO 2 El contrato de seguro

| | |
|--|----|
| 2.1. Concepto..... | 30 |
| 2.2. Antecedentes históricos del contrato de seguro..... | 32 |
| 2.2.1. En el mundo..... | 32 |
| 2.2.2. En México..... | 34 |
| 2.3. Generalidades del contrato de seguro..... | 40 |
| 2.3.1. Sujetos del contrato de seguro..... | 40 |
| 2.3.1.1. El asegurador..... | 40 |
| 2.3.1.2. El tomador del seguro..... | 45 |
| 2.3.1.3. El asegurado..... | 46 |
| 2.3.1.4. El beneficiario..... | 47 |
| 2.3.2. La póliza..... | 47 |
| 2.3.3. La prima..... | 56 |
| 2.3.4. El riesgo..... | 61 |
| 2.3.5. El siniestro..... | 65 |

| | |
|---|----|
| 2.3.6. La indemnización..... | 67 |
| 2.3.7. Tipos de seguros..... | 70 |
| 2.3.8. El agente de seguros..... | 74 |
| 2.4. Obligaciones de las partes en el contrato de seguro..... | 77 |
| 2.4.1. Obligaciones del asegurador..... | 77 |
| 2.4.2. Obligaciones del asegurado..... | 79 |
| 2.5. El seguro de responsabilidad civil..... | 80 |

CAPITULO 3

La implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en México.

| | |
|--|-----|
| 3.1. Antecedentes..... | 85 |
| 3.2. Importancia del seguro obligatorio..... | 113 |
| 3.3. Funcionamiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil para la República Mexicana..... | 114 |
| 3.3.1. Sistemas para la instrumentación del seguro obligatorio..... | 115 |
| 3.3.1.1. Adquisición directa del seguro obligatorio por los propietarios de vehículos de motor..... | 115 |
| 3.3.1.2. Incorporación del seguro obligatorio al control vehicular..... | 118 |
| 3.3.1.3. Establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil a través del consumo de gasolina..... | 122 |
| 3.3.2. Rasgos comunes a los sistemas para la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil..... | 126 |
| 3.3.2.1. Personas sujetas al seguro y coberturas..... | 126 |
| 3.3.2.2. Obligaciones de las partes..... | 129 |
| 3.3.2.3. Exclusiones..... | 130 |
| 3.3.2.4. Fondo de garantía..... | 132 |
| 3.4. Régimen legal del seguro obligatorio..... | 134 |
| 3.5. Problema de constitucionalidad de la propuesta..... | 135 |
| 3.6. El seguro obligatorio de responsabilidad civil en otros países..... | 138 |
| 3.7. Propuesta..... | 151 |
| Conclusiones..... | 154 |

Bibliografía

INTRODUCCION

En el presente trabajo de investigación se abordara la necesidad de implantar un seguro de responsabilidad civil por el uso de vehiculos automotores en la República Mexicana, iniciando con un repaso general y breve de la responsabilidad civil, que por ser un concepto tan amplio se tratará sin profundizar demasiado, inmediatamente después se analizará el contrato de seguro, su historia tanto en México como en el mundo, sus principales componentes tales como la prima, la póliza de seguro, el riesgo, la indemnización, la suma asegurada, entre otros, todo ello para dar una idea general al lector de este singular contrato mercantil y como una introducción al tema que nos ocupa.

En el capítulo tercero se mencionaran los principales antecedentes de la propuesta incluyendo un breve análisis del seguro obligatorio para automóviles que se propuso para el Distrito Federal, en el mismo capítulo se expondrán las razones tanto jurídicas como sociales para la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil en México, realizándose un estudio de las ventajas y desventajas que esto traería, así como la exposición de los métodos más adecuados, para su instrumentación.

De la misma forma se tratará el problema de la posible inconstitucionalidad de esta disposición con su respectiva solución, y finalmente abordare la aplicación de esta medida en otros países.

CAPITULO 1

La Responsabilidad Civil

1. Concepto.
- 1.2. Diferentes formas de responsabilidad civil.
 - 1.2.1. Responsabilidad civil contractual.
 - 1.2.2. Responsabilidad civil extracontractual.
 - 1.2.3. Responsabilidad objetiva.
 - 1.2.4. Responsabilidad civil por daño moral.
- 1.3. La indemnización.
- 1.4. Excluyentes de responsabilidad.
 - 1.4.1. Cláusula de no responsabilidad.
 - 1.4.2. Culpa grave de la víctima.
 - 1.4.3. El caso fortuito o fuerza mayor.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL

1.1. Concepto.

Siendo tan abundante el tema de la responsabilidad civil, resulta complejo dar una definición, sin embargo, el origen del término, contrario a lo que se pueda pensar no es muy antiguo, según Mazeud sin duda la expresión fue tomada de Inglaterra, por los filósofos del siglo XVIII, se halla en Necker, y el abate Feraud en su *Dictionnaire Critique* (1789) “Es una palabra de Necker”¹

El Diccionario de Derecho Usual la define como “Obligación de reparar y satisfacer por uno mismo o, en ocasiones especiales, por otro la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado. Deuda. Deuda oral. Cargo de conciencia por un error. Deber de sufrir las penas establecidas para los delitos o faltas cometidas por dolo o culpa. Capacidad de aceptar las culpas por un acto consciente o voluntario”²

Por su parte Bejarano Sánchez se limita a definirla así: “La responsabilidad civil es la necesidad de reparar los daños y perjuicios causados a otro, por un hecho ilícito o por la creación de un riesgo”.³

Ernesto Gutiérrez y González define a la responsabilidad civil de la siguiente manera: “Responsabilidad por hecho ilícito es la conducta de restituir las cosas al estado jurídico que tenían y de no ser posible, pagar los daños y perjuicios causados por una acción u omisión de quien los cometió por sí mismo, o esa acción u omisión permitió que los causaran personas a su cuidado o cosas que posee, en vista de la violación culpable de un deber jurídico estricto sensu, o de una obligación lato sensu”.⁴

¹ Mazeud Henri Leon y Andre Tunc. Tratado Teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual. Tomo III. Ediciones jurídicas Europa- América, Argentina, 1951 Pág 1

² Cabanellas Guillermo Diccionario de Derecho Usual. OMEBA. Argentina, 1968. Pág 574

³ Bejarano Sánchez Manuel. Obligaciones civiles. HARLA. México, 1994. Pág. 262

⁴ Gutiérrez y González Ernesto. Derecho de las obligaciones. Editorial José Ma Cajica Jr. , S A. Puebla, México, 1971 Pág 125.

Bertrand de Gruille declara “Todo individuo es garante de su hecho, es esta una de las primeras máximas de la sociedad; de donde se sigue que, si ese hecho causa algún daño a otro, es preciso que este obligado a repararlo, aquel por cuya culpa se haya ocasionado”.⁵

“Es la obligación de reparar o satisfacer por sí o por otro cualquier pérdida o daño que se hubiere causado a un tercero”⁶, es la forma en que define a la responsabilidad Don Joaquín Escriche en su Diccionario Razonado de Legislación Civil, penal, comercial y Forense.

El código civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal no da una definición exacta de la responsabilidad civil, sin embargo, en su artículo 1910 establece “El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, esta obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Así tenemos que la responsabilidad civil en general es la obligación que tiene una persona de resarcir los daños y perjuicios causados a otro, por un acto propio o de aquellos que por disposición de la ley tiene que responder, ya sea que ese acto sea lícito o ilícito.

La responsabilidad civil en México.

A fin de estar en posición de analizar la responsabilidad en México, daremos un breve repaso de esta a través de la historia.

La responsabilidad civil existe desde tiempos muy remotos, aunque no se conocía con este nombre, en un principio cuando una persona le causaba daño a otra, la víctima tomaba venganza contra esta infiriéndole el mismo daño, ejerciendo lo que se ha llamado la ley del talión, ojo por ojo diente por diente, con el paso del tiempo se dieron cuenta que era mas provechoso, exigir una indemnización a cambio, la cual al principio era en especie, más adelante esa indemnización se cobraba con dinero. Al percatarse el Estado que los daños causados por un individuo no solo afectaban a una persona en particular, sino

⁵ Mazeud Henri y André Tunc Ob Cit Tomo I-I Pág. 60. Informe al Tribunado en nombre de la sección de legislación civil, sesión del 16 de pluvioso del año XII: Locré, t XIII, pág 40, n. 9

⁶ Escriche Joaquín Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense. Impreso en la oficina de Galvan a cargo de Mariano Arevalo, México, 1837. Pág. 622

que la mayoría de las veces también dañaba a la sociedad, se pensó en regular esta situación estableciendo sanciones para cada uno de los casos que se presentaran.

El antecedente más remoto acerca de la regulación de la responsabilidad lo encontramos en el Código de Hammurabi, en sus diversos artículos establece sanciones para casos determinados, un ejemplo lo encontramos en los artículos 230 y 231 si un arquitecto construía una casa y moría el dueño o de ella, se condenaba a muerte al arquitecto, si era el hijo del dueño o el que moría se mataría al hijo. Esta ley no tomaba en cuenta la culpa, dolo o la imprudencia del causante del daño, es evidente la influencia de la ley del talión, además de que no se hacía diferencia alguna entre responsabilidad civil y penal.

Posteriormente en el Derecho Hebreo, aunque se aceptaba plenamente la ley del talión, se atenuaban las sanciones si el daño se causaba por accidente o sin intención.

En las XII Tablas del Derecho Romano no había una distinción clara entre responsabilidad civil y penal, puesto que no tenía precepto alguno que sancionara un acto producido por la culpa, no se obligaba a la víctima a aceptar la indemnización, sino que tenía el derecho de elegir entre esta y la venganza. Fue hasta la Ley Aquilia que se hizo la diferencia entre ambas aunque de una manera todavía rudimentaria, implementó sanciones para cada caso determinado, sin embargo para que un hecho fuere considerado por la ley era necesario que se reunieran ciertos requisitos: a) un daño, b) una injuria, c) un acto cometido por el hombre. Si cumplían estos requisitos el causante del daño estaba obligado a resarcir el daño.

En el Derecho Romano no se dio un claro concepto de la responsabilidad civil, no existió ninguna disposición que estableciera alguna sanción o pena para cualquier acto dañino causado a otro sino que se limitó a sancionar solo los casos establecidos expresamente por la ley.

Fue hasta el Código Civil Francés de 1804 que se introdujo el elemento principal de la responsabilidad civil: la culpa. “El antiguo derecho francés podrá establecer así, y con ello se distingue muy claramente del derecho romano un principio general de responsabilidad civil, apartarse del procedimiento que consiste en enumerar los casos de los cuales la composición es obligatoria. En efecto desde el momento en que admite que la acción de la

víctima no se le concede para castigar al autor del daño, para ejercer la venganza, se es conducido necesariamente a establecer el principio fundamental de un daño cualquiera, causado con una culpa cualquiera da lugar a reparación”.⁷

México al estar integrado por Estados libres y soberanos, poseedores de la facultad para legislar sobre la materia de responsabilidad civil, y por lo tanto tener cada uno disposiciones aplicables al caso y tomando en consideración que la mayoría de dichos Códigos siguen el modelo del Distrito Federal, considero innecesario examinar los códigos civiles de los demás Estados de la federación, por lo cual en el presente trabajo de investigación sólo se examinaran los que han regido en el Distrito Federal.

En el Derecho Mexicano la responsabilidad civil se regulo a partir del Código Penal de 1871, en su exposición de motivos señalaba:

“El que causa a otro daños y perjuicios o le usurpa alguna cosa, esta obligado a reparar aquellos y a restituir esta, que es en lo que consiste la responsabilidad civil”.

Efectivamente en el Código Civil de 1870 solo se regulaba la responsabilidad proveniente del incumplimiento de un contrato, no abordo el otro tipo de responsabilidad, la que proviene de un acto ilícito.

Pero por que se regulo la responsabilidad civil en el Código penal y no en el Código Civil, la misma exposición de motivos del citado Código Penal de 1871 nos da la respuesta al afirmar que “¿Pero, deberá tratarse esta materia en el Código Civil o en el Penal? Esta fue la primera cuestión que había que resolver y que se resolvió adoptando el segundo extremo, de acuerdo con la comisión del Código Civil, por habernos parecido mas conveniente que en el Código Penal vayan unidas las reglas sobre responsabilidad criminal con las que de la civil, que casi siempre es una consecuencia de aquella...”

El legislador del siglo pasado consideraba que la responsabilidad civil es una consecuencia de la responsabilidad penal, solo tomaba en cuenta una de los dos tipos de responsabilidad civil: la responsabilidad extracontractual, que tiene como fuente un acto ilícito, sin embargo no siempre la responsabilidad civil es

⁷ Montigny. Voz Reparation civile T LIV. Págs 51 y 52

derivada de un acto ilícito, ya que en la responsabilidad contractual su fuente es un contrato y el incumplimiento a cualquiera de sus cláusulas da origen a la obligación de resarcir los daños que se causen.

Así, el Código Civil de 1870 regulaba la responsabilidad civil contractual, en tanto que el Código Penal se encargaba de sancionar la responsabilidad civil extracontractual.

Fue hasta el Código de 1884 que se regulo la responsabilidad civil extracontractual en el Código Civil, este siguió los lineamientos del Código Francés de 1804 adoptando la teoría de la culpa, la cual se abordara con amplitud más adelante.

El artículo 1458 del citado Código establece las causas de la responsabilidad civil:

1. La falta de cumplimiento de un contrato.
2. Los actos u omisiones a que están sujetos expresamente ella por la ley.

Según este artículo habrá responsabilidad civil por el incumplimiento de un contrato y por la violación a la ley, ya no se limita a enumerar casos concretos sino ahora establece que habrá responsabilidad por cualquier acto u omisión que cause un daño y por tanto la obligación de reparar el daño o perjuicio producido.

En el Código Civil de 1928 se regulo la responsabilidad civil de la siguiente forma:

En el Título Primero del Libro Cuarto llamado de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos, conformado por los artículos 1910 al 1934.

En el capítulo I del Título Cuarto, llamado el incumplimiento de las obligaciones que regulan la responsabilidad contractual, artículos 2104 al 2118.

Al ser el Código Civil de 1928 el que nos rige actualmente, finalizaremos el repaso histórico de la responsabilidad civil e iniciaremos el estudio de la clasificación de ésta, no obstante considero necesario y útil para una mejor comprensión de este tema, abordar antes sus elementos.

Para Rafael Rojina Villegas, “los elementos de la responsabilidad civil son: a) la comisión de un daño; b) la culpa, y c) la realización de causa a efecto entre el hecho y el daño”.⁸

Los hermanos Mazeud y Andre Tunc establecen como elementos constitutivos los siguientes: el perjuicio, la culpa y el vínculo de causalidad entre la culpa y el perjuicio.⁹

Así tenemos que los elementos de la responsabilidad civil son:

1. Una conducta. Uno de los elementos más importantes es la conducta, que puede consistir en realizar una acción o bien cometer una omisión, en un hacer o no hacer, ya que ambas pueden causar un daño.

2. Un daño. Para que surja la responsabilidad civil o bien para que una persona este obligada a la reparación del daño es indispensable la realización de un daño.

El Código Civil en su artículo 2108 menciona lo siguiente:

Art. 2108.- Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación.

En el caso de la responsabilidad civil contractual aparte de la comisión de un daño también se puede provocar un perjuicio con el incumplimiento del contrato, así el artículo 2109 define a los perjuicios como “la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación”.

Es el elemento principal de la responsabilidad civil, ya que si no existe el daño, no se puede hablar de responsabilidad, puesto que éste crea la obligación.

Sin embargo para que el daño pueda ser indemnizado es necesario además que sea consecuencia inmediata y directa del hecho perjudicial, por lo

⁸ Rojina Villegas Rafael. Derecho civil mexicano. Tomo V, Obligaciones Vol. II. Antigua Librería Robredo de José Porrúa e hijos, Suc. México 1960 Pág. 379

⁹ Mazeud Henri Leon y Andre Tunc Ob Cit. Tomo I Vol. I Pág. 390

que no todas las consecuencias del acto dañoso pueden ser indemnizadas, sólo aquellas que tengan una relación directa entre la conducta y el daño.

3. **Ilicitud.** Es lo contrario a la ley, es ilícito el acto que esta prohibido por la ley o que va en contra de las buenas costumbres, el Código Civil en su artículo 1830 establece “Es ilícito el hecho que es contrario a las leyes de orden público o a las buenas costumbres”.

4. **La culpa.** Se puede decir que este es el elemento más importante de la responsabilidad civil, ya que es la fuente principal de una de las formas de la responsabilidad civil, es definida por lo general como aquel acto ejecutado con negligencia, descuido, falta de previsión o bien con la intención de dañar, en cuyo caso esa culpa adopta el nombre de dolo.¹⁰

Sobre este elemento abundaremos un poco más, al ser uno de los factores principales en el presente estudio.

En la época romana la culpa era un elemento indispensable para la reparación del daño, sin embargo en la actualidad hay una modalidad de la responsabilidad civil llamada responsabilidad objetiva o del riesgo creado en la cual no es necesario que para la reparación del daño se de este elemento, esta se analizara más adelante.

Actualmente es definida como un matiz o color particular de la conducta, es una calificación del proceder humano que se caracteriza por que su autor ha incurrido deliberada o fortuitamente en un error de conducta, proveniente de su dolo, de su incuria o de su imprudencia.¹¹

Algunos autores consideran que la culpa se divide en leve, levisima y grave, la primera es aquella que solo las personas muy cuidadosas pueden prevenir, se trata de una falta tan pequeña que solo este tipo de personas podrán evitar; la segunda es la falta que cualquier persona normal puede eludir, es decir, es la que se puede prevenir con un poco de cuidado y atención, la última de ellas es la culpa grave que la mayoría de las veces es equiparada al dolo, es en la que incurren solo las personas más tontas o mal intencionadas, es una

¹⁰ Rojina Villegas Rafael Compendio de derecho civil Tomo III Décima segunda edición. Editorial Porrúa, S.A. México, 1983 Pág. 295

¹¹ Bejarano Sánchez Manuel. Ob. cit. Pág 237.

falta inexcusable, que se equipara al dolo ya que siendo tal su magnitud, se considera que nadie podría cometerla sin intención.

La culpa grave es considerada como una excluyente de responsabilidad, ya que si se causa un daño y la víctima contribuyo a él, con una conducta irresponsable o temeraria el agente se libera de la obligación de reparar el daño.

Otra clasificación común es la que divide a la culpa en dolosa o intencional y en no dolosa o por negligencia. La dolosa se caracteriza por que el sujeto sabe de antemano que esta realizando un acto contrario a las leyes y aún más conoce las sanciones a las que se haría acreedor y aún así comete el acto o realiza la omisión, existe la intención y el conocimiento de las consecuencias que trae el acto. La no dolosa o por negligencia consiste en que el daño se produce por una falta de cuidado, atención, o bien por negligencia por parte del sujeto, es decir no tiene la intención de causarlo.

5. El nexo entre la causa y efecto. Este se refiere a la relación que debe existir entre la conducta ilícita (o lícita en caso de la responsabilidad objetiva) y el daño causado. Es decir el daño debe ser consecuencia directa e inmediata de la conducta del sujeto, así el artículo 2110 el Código Civil señala: “Los daños y perjuicios deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse”.

Este elemento esta íntimamente relacionado con la culpa, ya que para que un sujeto pueda ser obligado a reparar los daños y perjuicios debe existir una relación directa entre su conducta y el daño causado, es decir debe haber obrado con culpa, con la intención de causar el daño, sin embargo este supuesto no se actualiza dentro de la responsabilidad objetiva, ya que esta solo requiere que se cause un daño por la utilización de un objeto peligroso, no importando si el sujeto actúo con culpa o sin ella.

De esta manera un sujeto que provoca un daño no necesariamente es culpable (el caso de la responsabilidad objetiva), y sin embargo tiene la obligación de resarcirlo, y si un sujeto que culpablemente causa un daño, con más razón tiene la obligación de repararlo.

Una vez analizados los elementos de la responsabilidad civil podemos abordar las modalidades de esta.

1.2 Diferentes formas de responsabilidad civil.

Como se ha podido apreciar la responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños y perjuicios causados por una persona.

De acuerdo a la naturaleza o tipo de norma infringida se ha clasificado tradicionalmente en dos formas, la primera llamada responsabilidad civil contractual, se da cuando la norma violada es un contrato es decir cuando una de las partes incumple con alguna de las cláusulas convenidas, es la violación a una norma de observancia particular, a un norma privada; la segunda se conoce como responsabilidad civil extracontractual y se presenta cuando la norma violada es de observancia general, es la violación a la misma ley.

La anterior clasificación es adoptada por la mayoría de los doctrinarios, sin embargo hay autores que no coinciden con ellos, como es el caso de Bejarano Sánchez que opina que no hay por que hacer esta clasificación, ya que después de todo el origen de ambas es el hecho ilícito y al presentarse este necesariamente se da la violación a la ley. Así afirma:

“La clasificación anterior tiene hondas raíces en las Leyes y en las obras de Derecho que escinden la responsabilidad civil en las dos categorías reseñadas, duplicando innecesariamente la reglamentación de los principios de la responsabilidad civil, con olvido de que tanto la llamada contractual como la extracontractual son una sola y de que ambas tienen por fuente el hecho ilícito.”¹²

Hernández Gil señala “El concepto de la responsabilidad civil autónoma es unitario, es decir, comprende tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual, con lo cual quiere decirse que la voluntaria trasgresión de las obligaciones insertas en un contrato constituye un acto ilícito de donde nace la responsabilidad civil.”¹³

No obstante para el desarrollo de este trabajo tomaremos el criterio que divide a la responsabilidad civil en contractual y extracontractual, ya que es la adoptada por el Código Civil vigente.

¹² Ibidem Pág. 231

¹³ Hernández Gil Antonio. Derecho de obligaciones. Ryvadeneira, Madrid, 1960. Pág. 219

Hay un tercer tipo de responsabilidad la llamada responsabilidad civil objetiva o del riesgo creado, algunos la clasifican como una rama de la responsabilidad civil extracontractual y otros como una forma independiente de responsabilidad, al tener características diferentes de las primeras.

Nuestro país también incorporo en el Código Civil la teoría del riesgo creado o también llamada responsabilidad objetiva, esta consiste en la obligación de reparar los daños y perjuicios causados por la utilización de cualquier objeto peligroso, ya sea por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva, etc., no importando si el daño se produjo con culpa o sin culpa, surge su responsabilidad tan solo por el aprovechamiento que realice del objeto o instrumento peligroso, es decir por la simple creación del riesgo.

Así tenemos que el Código Civil de 1931 divide a la responsabilidad civil en contractual y extracontractual, la primera en su capítulo llamado del incumplimiento de las obligaciones regulada en los artículos 2104 al 2162, y la segunda en el capítulo: “de las obligaciones que nacen de los actos lícitos”, regulada en los artículos 1910 al 1934.

1.2.1. Responsabilidad civil contractual.

La responsabilidad civil contractual tiene como origen el incumplimiento de una norma de carácter privado, la violación a una obligación previamente pactada.

La responsabilidad contractual se actualiza por el incumplimiento o mora en el cumplimiento de una obligación.

La mora es el injustificado retardo en el cumplimiento de una obligación.

El Código civil para el Distrito Federal se ocupa de la responsabilidad contractual en su capítulo llamado “Del incumplimiento de las obligaciones”, específicamente en el artículo 2104, se refiere al tipo de responsabilidad civil contractual que nace por la mora, estableciendo:

Art. 2104.- El que estuviere obligado a prestar un hecho y dejare de prestarlo o no lo prestare conforme lo convenido, será responsable de los daños y perjuicios.

I. Si la obligación fuere a plazo, comenzara la responsabilidad desde el vencimiento de este,

II. Si la obligación no dependiere de plazo cierto, se observara lo dispuesto en la parte final del artículo 2080.

El que contraviene una obligación de no hacer pagara daños y perjuicios por el solo hecho de la contravención.

Así este artículo señala que por el incumplimiento a una obligación de hacer o no hacer se causan daños o perjuicios el culpable esta obligado a repararlos, señalando el mismo precepto diversos casos a partir de cuando resulta la obligación.

A este respecto la fracción primera del citado artículo señala que se cae en mora por la simple llegada del plazo, siguiendo la teoría que el día interpele al deudor, en la fracción segunda contempla el caso cuando no se haya señalado día para el cumplimiento, para lo cual se deberá realizar una interpelación, que deberá realizarse con testigos, ante notario público o en forma judicial, para este caso el incumplimiento se contara después de 30 días.

El principal efecto de la mora, es crear a cargo del deudor una nueva obligación de resarcir en dinero el daño o perjuicio causado, aparte de cumplir con la obligación pactada en el contrato.

De la misma forma los artículos 2028, 2105 y 2107 del mismo ordenamiento legal determinan:

Art. 2028.- El que estuviere obligado a no hacer alguna cosa, quedara sujeto al pago de daños y perjuicios en caso de contravención. Si hubiera obra material, podrá exigir el acreedor que sea destruida a costa del obligado.

Art. 2105.- En las obligaciones de dar que tengan plazo fijo, se observara lo dispuesto en la fracción I del artículo anterior.

Si no tuvieren plazo cierto, se aplicara lo prevenido en el artículo 2080, parte primera.

Art. 2107.- La responsabilidad de que se trata en este título, además de importar la devolución de la cosa o su precio, o la de entre-ambos, en su caso, importara la reparación de los daños y la indemnización de los perjuicios.

Así, podemos concluir que habrá responsabilidad contractual cuando alguna de las partes incumpla con una o varias de las obligaciones pactadas en el contrato, y por lo tanto estar obligado al resarcimiento de los daños y perjuicios.

1.2.2. Responsabilidad civil extracontractual.

Dada la evolución que ha tenido la responsabilidad civil extracontractual, algunos autores consideran que para el adecuado estudio del tema, hay que dividirla en dos; la responsabilidad subjetiva que tiene como base la culpa y la responsabilidad objetiva cuyo principal requisito es la utilización de aparatos peligrosos, no importa si el agente actúo con negligencia o culpa. Por lo cual en este punto se abordara la primera de ellas, es decir la responsabilidad subjetiva basada en la culpa y en el punto siguiente, la responsabilidad objetiva o del riesgo creado.

De esta forma iniciaremos el estudio de la responsabilidad civil extracontractual subjetiva, así, si la responsabilidad civil contractual es la que surge por la violación de un contrato, la responsabilidad extracontractual es la que resulta de la violación de cualquier norma a excepción de una contractual.

Es la responsabilidad nacida fuera de todo contrato, surge desde el momento que se cause un perjuicio, no existe una obligación preexistente, como sucede en la contractual, en donde las partes pueden incluir dentro del texto del contrato una cláusula penal o convencional en donde se estipule el pago de cierta cantidad como indemnización en caso de que se causen daños y perjuicios.

El jurista Leonardo A. Colombo define a la responsabilidad extracontractual en los términos siguientes: “es violación del derecho ajeno cometida por negligencia del agente, fuera de toda relación convencional y que

trae como consecuencia para el mismo, la obligación de resarcir el perjuicio ocasionado.”¹⁴

La principal característica en la responsabilidad extracontractual es que la obligación no existe sino hasta que se cause el daño, por lo tanto el agente no cae en mora, sino en el momento en que no cubra la indemnización dentro del término que le fue concedido para ello.

El Código Civil establece diferentes casos en los que se da la responsabilidad civil extracontractual entre ellos están: la obligación que tienen los que ejercen la patria potestad, de responder por los daños y perjuicios que ocasionen los menores que habitan con ellos y que estén bajo su poder, (artículo 1919).

Así los maestros artesanos son responsables de los daños y perjuicios causados por sus operarios en la ejecución de los trabajos que se les encomienden, (artículo 1923).

Los patrones y dueños de establecimientos mercantiles están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones. A este respecto, siendo la culpa un requisito indispensable en la responsabilidad extracontractual, este tipo de responsabilidad cesara si se demuestra que la comisión del daño se produjo sin culpa o negligencia por parte del agente.

De la misma forma los jefes de casa o los dueños de hoteles o casas de hospedaje están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus sirvientes en el ejercicio de sus encargos.

Para los casos anteriores, el que paga el daño puede repetir de su empleado, sirviente u operario lo que haya pagado.

Asimismo la víctima del daño puede exigir directamente del responsable, la indemnización correspondiente.

El mismo ordenamiento legal se ocupa de la responsabilidad a causa de los daños causados por los animales, así, establece que el dueño del animal será

¹⁴ Colombo A Leonardo Culpa Aquiliana. Edit. La Ley Buenos Aires, 1944 Pág 39

responsable siempre y cuando no logre demostrar: que lo guardaba y vigilaba con el cuidado necesario; que el animal fue provocado; que hubo imprudencia por parte del ofendido o que el hecho es resultado del caso fortuito o la fuerza mayor.

Para el caso de que el animal fuera incitado por un tercero, la obligación de reparar los daños será de este y no del dueño del animal.

En cuanto al daño ocasionado por las propiedades, los artículos 1931 y 1932 señalan diversos casos por lo que se crea la obligación de reparar los mismos.

Por lo que respecta a la responsabilidad civil de los trabajadores del Estado, el artículo 1928 establece que será este quien responda, sin embargo esa responsabilidad será subsidiaria y solo podrá hacerse efectiva cuando el funcionario responsable no tenga bienes o los que tenga no sean suficientes para reparar el daño. Cabe hacer mención que esta responsabilidad surgirá cuando el funcionario cause el daño mientras este en funciones.

Por lo que hace a la responsabilidad de las personas morales estas indemnizarán los daños o perjuicios causados por sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones.

De la misma forma las personas que han causado en común un daño, son responsables solidariamente hacia la víctima por la reparación a que están obligadas, de acuerdo a lo señalado por el artículo 1917.

La acción para exigir la indemnización por responsabilidad extracontractual prescribe en dos años contados a partir del día en que se causo el daño.

1.2.3. Responsabilidad objetiva.

La responsabilidad objetiva es la obligación de reparar los daños y perjuicios ocasionados por la utilización de objetos o instrumentos peligrosos, aun y cuando se haya actuado lícitamente.

Es esta la diferencia esencial entre la responsabilidad extracontractual subjetiva y la objetiva, ya que para que se de la primera, el daño se debe causar

por culpa del agente y en la objetiva solo es necesario el uso de cosas peligrosas.

Planiol y Ripert diferencian a ambas en la siguiente forma: “La ineficiencia de la teoría de la responsabilidad subjetiva, aun estableciendo las presunciones de culpa mencionadas anteriormente, para asegurar la indemnización de las víctimas en ciertos casos en que se estima necesaria, ha llevado a ciertos tratadistas a contraponerle una doctrina en que la culpa no es ya necesaria para la existencia de la responsabilidad. Tal es la llamada responsabilidad objetiva. Bajo su aspecto mas sencillo consiste en eliminar la idea de culpa en al responsabilidad, admitiéndose que todo riesgo creado debe ser a cargo de la actividad que lo origina.”¹⁵

Este tipo de responsabilidad surgió a partir de la introducción, en las fabricas, de maquinaria pesada, por consecuencia se produjeron muchos accidentes de trabajo, debido a la inexperiencia por parte de los trabajadores para operarla; estos accidentes en su mayoría no eran indemnizados ya que de acuerdo a la teoría de la culpa, los trabajadores tenían que demostrar que el accidente se había producido por culpa o negligencia del patrón; al ser casi imposible demostrar esto el trabajador y su familia quedaban totalmente desprotegidos.

Fue el Derecho Francés el creador de la teoría del riesgo creado, no sin tener fuertes críticas tal es el caso de autores como Planiol que consideraba que esta teoría atentaba contra el espíritu de empresa y que esto a largo plazo generaría que las utilidades de los empresarios disminuirían al pagar las indemnizaciones por los accidentes producidos.

Con el tiempo se demostró que esta forma de pensar era errónea y carecía de fundamento ya que por el contrario, al estar protegidos la productividad de los trabajadores crecía y en caso de presentarse algún accidente la indemnización realmente no afectaba las ganancias de la fabrica.

Ernesto Gutiérrez y González afirma que antes de los Franceses los legisladores mexicanos tuvieron la idea de la teoría del riesgo creado “En efecto, los redactores del Código Civil de 1870 iniciaron esta doctrina del riesgo objetivo, aunque por desgracia no tuvieron continuadores de su talla y

¹⁵ Planiol, Marcelo y Ripert Jorge Tratado práctico de derecho civil francés. Tomo VI. Traducción española del Dr. Mario Díaz Cruz. Cultural Habana, S. A. Habana, 1946. Pág. 667 y 668

visión, y por lo mismo su obra quedo inconclusa; en el artículo 1595 de ese código se dispuso: “También habrá lugar a responsabilidad civil por los daños que causen los establecimientos industriales, ya en razón del peso y movimiento de las maquinas, ya en razón de las exhalaciones deletéreas, o por la aglomeración de materias o animales nocivos a la salud, o por cualquier otra causa que realmente perjudique a los vecinos. Esta materia queda sujeta a los reglamentos de policía.”¹⁶

La Constitución de 1917 recogió este criterio, sin embargo lo aplico fundamentalmente en la materia laboral.

Fue hasta el Código Civil de 1928 que se regulo dentro de la materia civil la teoría del riesgo creado en el artículo 1913, que señala:

Art. 1913.- Cuando una persona hace uso de mecanismo, instrumentos, aparatos o substancias 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 otras causa análogas, esta obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Los elementos principales para este tipo de responsabilidad son:

1. La utilización de objetos peligrosos,
2. La existencia de un daño o perjuicio y
3. La relación entre ambos.

Para que una cosa peligrosa sea considerada como creadora de un riesgo y el que la utilice sea responsable, es necesario que la misma este funcionando al momento de ocasionarse el daño, no es así con los productos inflamables o explosivos que por si mismos son creadores de un riesgo.

Rafael Rojina Villegas opina que: “la peligrosidad debe apreciarse tomando en cuenta la naturaleza funcional de la cosa: es decir, no la cosa independientemente de su función, sino la cosa funcionando...Pueden existir

¹⁶ Gutiérrez y González Ernesto. Ob. cit. Pág. 637

cosas peligrosas por si mismas y esto ocurrirá solo con las sustancias explosivas o inflamables, que por factores independientes de su funcionamiento mismo, por ejemplo, por el clima, por el calor atmosférico, etc., se convierten en sustancias peligrosas, pero exceptuando este caso, en general, los mecanismos, los aparatos, los instrumentos, etc., son peligrosos, en tanto y cuanto se atienda a su naturaleza funcional.”¹⁷

Así podemos concluir que la responsabilidad objetiva se da solo por la utilización de algún objeto peligroso no importando si el sujeto obro en forma lícita o ilícita, con lo cual se separa totalmente de la teoría de la culpa, refuerza lo anterior la jurisprudencia de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, que a continuación transcribo.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA, ES INDEPENDIENTE DE LA CULPABILIDAD DEL AGENTE. Para que proceda la indemnización a causa del daño producido por el uso de instrumentos peligrosos, no se requiere la existencia de un delito y ni siquiera la ejecución de un acto civilmente ilícito, pues lo único que debe probarse es que el daño existe, así como la relación de causa a efecto. Los elementos de la responsabilidad objetiva son: 1.- Que se use un mecanismo peligroso. 2.- Que se cause un daño. 3.- Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño, y 4.- Que no exista culpa inexcusable de la víctima.

SEXTA EPOCA, CUARTA PARTE

Vol. II, Pág. 162 A.D. 1324/56, Juan Palomares Silva.- 5 votos.

Vol. III, Pág. 164 A.D. 6205/56. Choferes Unidos de Tampico y Ciudad Madero, S.C.L.- 5 Votos.

Vol. XVI, Pág. 118 A.D. 2544/56.- Fulgencio Antonio Diaz. Unanimidad de 4 votos.

Vol. XXXI, Pág. 99 A.D. 1162/59- Ignacio Martinez- 5 votos.

Vol. L, Pág. 168 A.D. 3010/59- Pedro Santillán Díaz - Unanimidad de 4 votos.

Todos los Estados de la República tienen la misma concepción de la responsabilidad objetiva en sus Códigos Civiles, a excepción del Estado de Jalisco que en su ordenamiento civil señala:

Art. 1834.- Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva

¹⁷ Rojina Villegas Rafael. Derecho civil mexicano. Tomo V Vol. II. Antigua Librería Robredo de José Porrúa e hijos, Suc. México, 1980. Pág. 318

o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causa análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima, por caso fortuito o fuerza mayor.

Como se puede apreciar el Estado de Jalisco se separa del criterio de los demás Estados de la República, ya que en los demás Estados, sólo es necesario que se haga uso de instrumentos o aparatos peligrosos, para que se produzca la obligación de reparar el daño, con la única salvedad de que se compruebe que la víctima obró con culpa o negligencia inexcusable.

Sin embargo en este artículo además de la excepción de culpa o negligencia inexcusable de la víctima se establece la del caso fortuito o fuerza mayor, de esta manera el deudor se libera de la obligación de reparar los daños causados muy fácilmente, ya que por ejemplo si estallara una estación de gas por la caída de un rayo, el propietario de ésta, se libera de la obligación de indemnizar a las personas afectadas, como por ejemplo a los vecinos, ya que la caída de un rayo se considera como caso fortuito, ya que es un hecho de la naturaleza de imposible previsión.

Lo anterior es contrario a la teoría del riesgo creado, ya que el fundamento principal de ésta, es que la obligación nace por el sólo hecho de crear un riesgo, es totalmente independiente de la teoría de la culpa ya que señala que no importa que el deudor no haya actuado en forma ilícita, es decir esta obligado a responder por los daños causados por el solo hecho de generar un eminente peligro, de esta forma al señalar que el caso fortuito y la fuerza mayor son excepciones para el cumplimiento de la obligación, se esta cayendo en una contradicción y negando el principio fundamental de esta.

Por otra parte cuando dos personas se causen mutuamente daños con instrumentos o aparatos peligrosos, se dejara de lado la teoría de la responsabilidad objetiva y se tomará en cuenta la culpabilidad del agente, es decir, se aplicará la teoría de la responsabilidad civil subjetiva, hay tesis respecto a esto, como la siguiente:

RESPONSABILIDAD CIVIL SOLIDARIA, RESPECTO DE DAÑOS CAUSADOS EN COMUN, A TERCERAS PERSONAS. Para determinar la aplicabilidad del artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, tratándose de una colisión de vehículos, debe previamente investigarse quién o quienes son los causantes del daño, por que esta hipótesis presenta una situación especial que no ocurre cuando sólo una de las partes hizo de mecanismos peligrosos, pues entonces es evidente que el causante del daño, tanto en sentido físico como jurídico lo es el que hizo uso de tales mecanismos. Desde el punto de vista de la causalidad, es evidente que en una coalición de vehículos los conductores de ambos, son causantes del hecho, en tanto que intervienen con las características específicas de causas determinantes del suceso; pero si esto es claro en un análisis de orden físico, no lo es desde el punto de vista jurídico. El artículo 1913 citado, previene que el que causa los daños por el uso de cosas o mecanismos peligrosos, está obligado a responder de los mismos, motivo por el cual, para determinar quién es el causante en sentido jurídico de un determinado daño, por la colisión de dos vehículos, debe investigarse si una de las partes procedió con culpa o negligencia, caso en el cual sobre ella recaerá esa culpabilidad, o bien, si ambas procedieron igualmente, hipótesis en la cual deberán responder solidariamente, conforme al artículo 1917 del mencionado ordenamiento, de los daños que hubiesen causado en común a terceras personas, siendo notorio que en cuanto a las partes causantes del hecho, no habría posibilidad jurídica de que entre sí se hagan reclamaciones. Al adoptar el artículo 1913 la ley sustantiva, la teoría objetiva de la responsabilidad, también llamada del riesgo creado, abandona toda idea de culpa o negligencia, y en esto se distingue radicalmente de la teoría clásica, conocida con el nombre de teoría subjetiva o de la culpa; pero si es cierto que conforme a tal precepto, debe prescindirse del elemento culpa para determinar la responsabilidad en los daños causados por el uso de mecanismos peligrosos, también lo es que cuando ambas partes, en un determinado suceso, se sirven de esa clase de objetos, debe investigarse si una de ellas o ambas procedieron con culpa o negligencia, pues solo así es posible determinar quien es el causantes de los daños en sentido jurídico.

Quinta Epoca, Tomo LXXXVII, Pág. 275.- Compañía de Tranvías de México, S.A.

Por otro lado el artículo 1914 del mismo ordenamiento legal señala: Cuando sin el empleo de mecanismos, instrumentos, etc., a que se refiere el artículo anterior, y sin culpa o negligencia de ninguna de las partes, se producen daños, cada una de ellas los soportará sin derecho a indemnización.

1.2.4. Responsabilidad civil por daño moral.

El artículo 1916 del Código Civil vigente, en su primera parte, define al daño moral de la siguiente forma: “Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de dicha persona tienen los demás”.

Rafael Rojina Villegas se refiere al daño moral en los siguientes términos: “El daño moral es toda lesión sufrida por la víctima en sus valores espirituales: honor, honra, sentimientos y afecciones. El artículo 1916 del mencionado ordenamiento admite que cuando se cause un daño moral por hecho lícito, el juez podrá decretar una indemnización equitativa a título de reparación moral, pero esta sólo existirá cuando también se haya causado un daño patrimonial, pues no podrá exceder de la tercera parte de este último...”¹⁸

Anteriormente la indemnización estaba supeditada a la existencia del daño patrimonial, por lo tanto si no existía este, la víctima no tenía derecho al resarcimiento del daño moral.

Actualmente la indemnización por daño moral es independiente y autónoma de la reparación del daño patrimonial, así el artículo 1916 en su segundo párrafo señala:

Art. 1916.- ...

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

¹⁸ Rojina Villegas Rafael Compendio de derecho civil. Tomo II Editorial Porrúa, S.A México, 1983 Pág. 128.

La acción para reclamar la indemnización por daño moral es personalísima, es intransmisible por acto entre vivo y solo pasa a los herederos de la víctima cuando esta haya intentado la acción en vida.

El monto de la reparación por daño moral lo fijara el Juez, tomando en cuenta las circunstancias especiales del caso, así como otros factores como la situación económica del causante y de la víctima, los derechos lesionados y el grado de responsabilidad.

El mismo artículo señala que cuando el daño se haya causado contra el decoro honor, o reputación de una persona aparte de la indemnización, se deberá publicar a petición del interesado un extracto de la sentencia en algún medio informativo.

El artículo 1916 bis establece que no estará obligado a la reparación del daño moral quien ejerza sus derechos de expresión, crítica, etc., de acuerdo a los artículos 6° y 7° de la Constitución.

En la parte final del mencionado artículo señala que en todo caso quien demande la reparación del daño moral por responsabilidad contractual y extracontractual deberá acreditar plenamente la licitud de la conducta del demandado y el daño que directamente le hubiere causado tal conducta.

De tal forma que los elementos principales para que proceda la reparación del daño moral son en primer lugar se tiene que acreditar que la conducta del agente fue ilícita y segundo que además esa conducta haya causado directamente el daño.

Del análisis del último párrafo del artículo 1916 bis se puede analizar que en el caso de la responsabilidad objetiva no procederá la indemnización por daño moral, ya que para que se de esta no es necesario que la conducta sea ilícita, elemento principal para el resarcimiento del daño moral, en este sentido se han pronunciado los Tribunales Federales, sentando jurisprudencia como las siguientes:

DAÑO MORAL: RESPONSABILIDAD OBJETIVA. IMPROCEDENCIA DE SU REPARACIÓN. La reparación del daño moral no procede cuando se reclama la responsabilidad objetiva, ya que el artículo 1916 del Código Civil se refiere a la responsabilidad subjetiva o de la culpa, pues requiere que haya un hecho ilícito. En cambio la responsabilidad objetiva supone que se proceda lícitamente en el uso de las cosas peligrosas.

Amparo directo 8909/66. Ferrocarriles Nacionales de México, 8 de enero de 1968
5 Votos. Ponente: Rafael Rojina Villegas.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA. No implica la reparación moral, la responsable no tiene razón al juzgar que para los efectos del artículo 1916 del Código Civil, es ilícito todo acto que causa daño, pues si así fuera quedaría sin objeto el artículo 1913 del propio código en cuanto dice que quien hace uso de objetos peligrosos esta obligado a responder del daño que causa “aunque no obre ilícitamente”. Ahora bien, este artículo 1913 solo regula situaciones en que el daño no resulte de un acto ilícito, pues cuando la acción causal de la damnificaron si es ilícita, cobra aplicación del artículo 1910 del propio ordenamiento.

Quinta Epoca: Tomo LXXVIII, Pág. 1516. Simón Rodríguez. Unanimidad de 4 votos. Tomo CXVII, Pág. 750. Ferrocarriles Nacionales de México. Unanimidad de 4 votos. Suplemento de 1956. Pág. 436. A.D. 6884/40. Agencia Eusebio Gayosso, S.A. Unanimidad de 4 votos.

Sexta Epoca. Cuarta parte, Vol II, Pág. 158. A.D. 1205/56. Quirina Aguilar Vda. de Niño. Mayoría de 4 votos. Vol. LXXIX, Pág. 26. A.D. 5720/61. Carmen Castro de Bermúdez. 5 votos.

De esta forma el daño moral es la afectación que se haga al patrimonio moral de una persona, por lo cual surge la responsabilidad de resarcir el daño en alguna de las formas previstas en el siguiente punto.

1.3 La indemnización.

La indemnización consiste en dejar sin daño, resarcir o reparar el daño causado. El artículo 1915 del Código Civil señala:

Art. 1915.- La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total o permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que éste en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la ley Federal del Trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles y se cubrirán preferentemente en una sola exhibición, salvo convenio entre las partes.

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

El mencionado artículo regula la reparación del daño, para ello los divide en daños a las cosas y a las personas, así al principio del texto, da opción al ofendido a elegir la forma en que será reparado el daño o perjuicio que le fue causado.

El afectado puede elegir para la reparación del daño entre dos maneras la primera, en que cuando sea posible, las cosas vuelvan al estado que guardaban antes del daño y la segunda en el pago de daños y perjuicios.

“La segunda parte del artículo 1915 señala la forma en que serán reparados los daños que se causen a la integridad de las personas, así tenemos lo siguiente:

Daños a personas.

Cuando se causen lesiones a otros u ocurra su muerte, el Código Civil, como arriba se indica, establece una responsabilidad de cuatro veces el salario mínimo más alto que este en vigor en el Distrito Federal multiplicado por las tasas de la Ley Federal del Trabajo para accidentes del trabajo, incapacidades o muerte los cuales son:

1. Pagos médicos

- Asistencia medica y quirúrgica,
- rehabilitación,
- hospitalización, cuando se requiera,
- medicinas y material médico,
- equipo ortopédico o protético, cuando sea necesario.

2. Indemnizaciones por incapacidad o muerte.

a) Incapacidad parcial temporal

El número de días que dure la incapacidad a partir del primer día de la misma. Al cabo de tres meses se revisará la situación para determinar si la capacidad parcial temporal subsiste o se declara una incapacidad parcial o total permanente; esta situación se revisará cada tres meses hasta que se determine el cambio de incapacidad.

b) Incapacidad total permanente;

Si la víctima no puede ejercer ningún trabajo remunerado por el resto de su vida, entonces se declara la incapacidad total y permanente y se indemnizará con 1095 días, más los gastos médicos y la indemnización por incapacidad temporal, si los hubiere.

c) Incapacidad parcial permanente.

Cuando se presente una disminución de la capacidad de la víctima para generar ingresos, se declara la incapacidad parcial permanente y se paga un tanto por ciento de la indemnización total permanente (1095) como lo detalle el artículo 514 de la Ley Federal del Trabajo. Dichos tantos por ciento van, como

ejemplo, de 20% por la pérdida del dedo índice a la pérdida de ambos ojos (100%).

La indemnización por dos o más incapacidades parciales permanentes, no podrá exceder del 100% de la incapacidad total permanente.

d) Muerte.

Se pagarán en caso de muerte de la víctima, 790 días. Si la víctima no muere inmediatamente después de un accidente, quién causó el daño debe pagar los gastos médicos, las incapacidades y luego la indemnización por muerte.¹⁹

Respecto a esto cabe hacer una observación, la redacción del artículo 1915 señala claramente "...Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del *salario mínimo diario más alto que éste en vigor en la región* y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la ley Federal del Trabajo..." y si tomamos en cuenta que de acuerdo a la lista que publicó la Comisión Nacional de Salarios Mínimos, el salario mínimo más alto en vigor desde el tres de diciembre de 1998 en el Distrito Federal corresponde a la profesión de reportero gráfico en prensa diaria impresa, o reportero en prensa diaria impresa, que equivale a \$103.15 pesos diarios, siendo esta la base para calcular cada una de las indemnizaciones que señala el referido artículo.²⁰

De esta forma tenemos que en el Distrito Federal, la indemnización por muerte inmediata sería:

$$103.15 \times 4 \times 790 = 325,954.00 \text{ pesos}$$

Lo anterior es lo que señala el Código Civil para el Distrito Federal, sin embargo cada Estado tiene su propio ordenamiento legal y por lo tanto cada uno establece diversas modalidades para resarcir los daños y perjuicios causados, así, existen Estados en donde no existe limitación alguna para la indemnización, quedando a potestad de un Juez su señalamiento tales como Aguascalientes, Chiapas, Hidalgo, Michoacán, San Luis Potosí, Tabasco,

¹⁹ Rivera Rivera Roberto Notas sobre la responsabilidad civil. Pág. 2 y 3

²⁰ Revista información dinámica de consulta. Número 71. Edición del 15 de diciembre de 1998, Año XII, Segunda época. Pág. 758.

Yucatán y Veracruz y hay otros que limitan el monto de la reparación a determinados días de salario, en esta última modalidad se encuentran la mayoría de los Estados de la República.

Dada la importancia de este tema para la propuesta planteada en el presente trabajo de investigación, se tratara con más amplitud la reparación del daño en cada uno de los Estados de la República, de acuerdo a su legislación vigente.

Así se elaboro el siguiente cuadro:

| ESTADO | DAÑO A PERSONAS | REPARACIÓN MORAL |
|------------------|---|---|
| AGUASCALIENTES | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño, es potestad del Juez. |
| BAJA CALIFORNIA | | Hasta 1/3 del daño cuando hay ingresos es potestad judicial |
| CAMPECHE | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño es potestad judicial. |
| COAHUILA | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño es potestad judicial. |
| COLIMA | Limite de \$25.00 | Hasta 1/3 del daño cuando hay ingresos Hasta 1/3 del daño es potestad judicial. |
| CHIAPAS | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño es potestad judicial. |
| CHIHUAHUA | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| DISTRITO FEDERAL | 4 veces el salario el salario mínimo mas alto | Hasta 1/3 del daño, es potestad judicial. |
| DURANGO | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta un 1/3 del daño, es potestad judicial. |
| GUANAJUATO | 4 veces el salario mínimo más alto. | Hasta un 1/3 del daño es un derecho |
| GUERRERO | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| HIDALGO | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| JALISCO | Limite de \$50.00 cuando hay ingresos | Hasta \$50,000.00 es potestad judicial |
| MEXICO | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta 1/3 del daño es potestad judicial |
| MICHOACAN | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño |

| | | |
|-----------------|---------------------------------------|--|
| MORELOS | Valuación judicial | es potestad judicial. Es derecho autónomo, en la responsabilidad objetiva menos 1/3 del daño, valuación judicial. |
| NAYARIT | Sin limitación | Hasta 1/3 del daño es potestad judicial. |
| NUEVO LEON | Limite de \$25.00 cuando hay ingreso | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| OAXACA | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial |
| PUEBLA | Sin limitación | No legislada |
| QUERETARO | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta un 1/3 el daño es potestad judicial |
| SAN LUIS POTOSÍ | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| SINALOA | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial |
| SONORA | Valuación judicial | Es un derecho autónomo del daño valuación judicial. |
| TABASCO | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial |
| TAMAULIPAS | Limite de \$25.00 cuando hay ingresos | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial |
| TLAXCALA | Sin limitación | No legislada |
| VERACRUZ | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial |
| YUCATAN | Sin limitación | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |
| ZACATECAS | Limite de \$25.00 cuando hay ingreso | Hasta un 1/3 del daño es potestad judicial. |

Por su parte la doctrina se ha pronunciado en este sentido, para Salvador Ochoa Olvera la reparación del daño se puede dar en dos formas;

La reparación natural, que es aquella que hace posible que las cosas vuelvan al estado en que se encontraban antes de producirse el evento dañoso. Es decir, mediante el desagravio existe una desigualdad de condiciones, antes y después del hecho ilícito. Por ejemplo, la entrega del bien robado o la entrega de la suma de dinero debido, con los intereses normales que dicha cantidad hubiese producido en manos del acreedor.

Reparación por equivalencia, de la cual dice el maestro Rojina Villegas “cuando no es posible el desagravio perfecto, ya que las cosas no pueden estar en una situación idéntica a la que tenía antes del daño, se buscara un equivalente, que va a tener una función ya sea compensatoria, que trate de poner en una situación no idéntica, pero si lo más igual posible, a la que tenía antes del acontecimiento dañoso y el medio que mejor cumple esa función es el dinero”.²¹

1.4. Excluyentes de responsabilidad.

Hay tres formas de evitar la obligación de reparar los daños causados y son:

- a) La cláusula de no responsabilidad,
- b) Culpa grave de la víctima,
- c) Por caso fortuito o fuerza mayor

A continuación se estudiarán cada una de éstas.

1.4.1. Cláusula de no responsabilidad.

La cláusula de no responsabilidad se da cuando las partes convienen que en caso de causarse daños, estos no serán indemnizados. Lo anterior refleja claramente la libertad de contratar que tienen las partes, la facultad de incluir cláusulas en las cuales pueden liberarse de la obligación de resarcirse un daño o bien de incluir cláusulas en las cuales se fije una indemnización determinada en caso de incumplimiento del contrato, esta cláusula es llamada pena convencional o cláusula penal, pero dada la amplitud de esta no se examinará en el presente trabajo.

No existe un precepto legal que regule la cláusula de no responsabilidad sin embargo los artículos 1832 y 6º del Código Civil establecen el principio de autonomía de la voluntad de las partes, así el artículo 1832 señala:

Art. 1832.- En los contratos civiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse.

²¹ Ochoa Olvera Salvador La demanda por daño moral. Mundo nuevo. México, 1991. Págs 60 y 61

De acuerdo a este artículo cada persona tiene la facultad de obligarse o comprometerse según sea su voluntad, siempre y cuando esta no viole derechos de terceros, normas de orden público o las buenas costumbres, por su parte el artículo 6° determina:

Art. 6.- La voluntad de los particulares no puede eximir de la observancia de la ley, ni alterarla o modificarla. Solo pueden renunciarse los derechos privados que no afecten directamente al interés público, cuando la renuncia no perjudique derechos de tercero.

En este artículo se faculta a las partes para renunciar a derechos privados, siempre y cuando no se afecten derechos de terceros, de tal forma que siendo la indemnización un derecho de carácter privado y si la renuncia solo afecta a aquel que la realiza, es legítima y por lo tanto legal.

Esta renuncia debe ser clara y en términos precisos, no debe quedar duda de que es a lo que se está renunciando, esta obligación está contemplada en el artículo 7° del ordenamiento legal antes invocado.

Sin embargo, el artículo 2106 enuncia,

Art. 2106.- La responsabilidad procedente de dolo es exigible en todas las obligaciones. La renuncia de hacerla efectiva es nula.

Lo anterior puede resultar contradictorio, ya que por una parte los artículos 6° y 1832 establecen la facultad de renunciar a derechos privados con ciertas limitaciones, entre ellos está el derecho a ser indemnizado cuando se es víctima de un daño y por otro lado el artículo 2106 señala que la responsabilidad proveniente de dolo no es renunciable, así se trata de proteger a los contratantes que se hubieren obligado a no reclamar la indemnización por causa de un daño, de personas que en forma dolosa ocasionen un daño y amparándose en la cláusula de no responsabilidad, liberarse de la obligación.

1.4.2. Culpa grave de la víctima.

La segunda de las excluyentes de responsabilidad es la culpa grave de la víctima, esta se encuentra enunciada en los artículos 1910 y 1913 del Código

Civil, así el primero de ellos señala: “El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

El artículo 1913 determina: “Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos, o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

La culpa a que se refiere estos artículos es la llamada grave, en la que solo las personas más torpes incurrirían, la culpa leve o levísima no es exonerante de responsabilidad.

Así estos artículos liberan al agente de la obligación de responder del daño causado, siempre y cuando el daño hubiese sido consecuencia de la culpa grave de la víctima, es decir que la persona que sufrió el daño haya contribuido a la realización de él, ejemplos de culpa inexcusable de la víctima los encontramos en las resoluciones de los tribunales federales.

ATROPELLAMIENTO, INEXISTENCIA DE LA EXCEPCION DE NEGLIGENCIA INEXCUSABLE DE LA VÍCTIMA EN CASO DE. Cuando se camina en reversa, las precauciones del conductor deben extremarse, pues como esta prohibida por el Reglamento de Tránsito la circulación en reversa, el peatón se cuida de los carros que vienen y no de los que ya pasaron. Por ende, si el vehículo que conducía el quejoso se encontraba detenido, pero camino hacia atrás en el momento en que pasó la víctima, no puede imputarse a esta culpa o negligencia inexcusable. Aparte de que el hecho de que la víctima haya sufrido el atropello al contravenir disposiciones del Reglamento de Tránsito, no surte la excepción de negligencia inexcusable que excluye la responsabilidad imputada, por que la trasgresión produciría, en su caso, sólo la sanción administrativa correspondiente.

Sexta Epoca, Cuarta Parte; Vol. XVI, Pág. 68, A.D. 2544/56. Fulgencio Antonio Díaz y Coags.- Unanimidad de 4 votos.

Esta exonerante de responsabilidad se aplica para ambos tipos de responsabilidad tanto para la subjetiva (art. 1910) como para la objetiva (Art. 1913).

El término de “negligencia inexcusable de la víctima” utilizado por el legislador ha sido duramente criticado no solo por la doctrina sino también por los máximos tribunales como podemos observar en la siguiente tesis:

RESPONSABILIDAD CIVIL, CULPA O NEGLIGENCIA EXCUSABLE DE LA VÍCTIMA EN CASO DE.- El artículo 2025 del Código Civil del Distrito Federal, determina el concepto “culpa” al establecer que “hay culpa o negligencia, cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la conservación de la cosa, o deja de ejecutar los que son necesarios para ella. No es cierto que la culpa sea siempre inexcusable, ni apoya conclusión contraria, la circunstancia de que la Ley de Partida, al referirse a la culpa grave, establezca que de la misma, ninguno se puede excusar pues esto no atañe a la culpa leve ni a la levísima. Negligencia significa “descuido” en su primera acepción; tal como la palabra culpa, en sus diversos grados, se explica también en funciones del descuido, y Valbalena traduce la culpa, por “negligencia y el daño que causa”. Con el mismo todo proceden los autores, entre los que puede citarse a Planiol y Ripert. En su acepción restringida, esto es, prescindiendo del perjuicio causado de manera consciente y voluntaria, la culpa se da en lenguaje técnico jurídico, como equivalente de la imprudencia o la negligencia. Aparte de los artículos 1914 y 1936 del Código citado, el enunciado del artículo 2025 antes transcrito disipa toda incertidumbre, supuesto que son exactamente los mismos actos los que determinan la culpa o la negligencia, sin matiz que las distinga. Es inadmisibles que el adjetivo “inexcusable” repetido por el legislador en los artículos 1910, 1913 y 1936 de Ley Civil, se refiera solamente a la negligencia, por ser “disculpable” y “culpa”, términos repugnantes, pues es notorio que no habría razón para no admitir como excusable la culpa, sin dolo en cambio la negligencia cuando ambas se constituyen por los mismos elementos. La existencia de culpa por parte de la víctima se aprecia según los mismos principios que la culpa del autor del daño y puede o no, ser excusable, según las circunstancias del caso concreto, cuya estimativa corresponde a los tribunales de instancia.

Quinta Epoca. Tomo LXXXV, Pág. 1804.- Compañía de Tranvías de México, S.A. Tomo LXXXIV. Pág. 369.- Compañía Limitada del Ferrocarril Mexicano.

1.4.3. El caso fortuito o fuerza mayor.

La tercera excluyente de responsabilidad es el caso fortuito o fuerza mayor, ya que como lo señala el artículo 2111 “Nadie esta obligado al caso fortuito sino cuando ha dado causa o contribuido a él, cuando ha aceptado expresamente esa responsabilidad o cuando la ley se la impone”.

Como se recordara el caso fortuito “es un acontecimiento ajeno a la voluntad del deudor, impredecible o bien inevitable, al que no puede resistir, que le impide cumplir la obligación asumida o le impone un retardo en el cumplimiento.

La fuerza mayor es un acontecimiento que al igual que el caso fortuito es inevitable y provoca que el deudor incumpla la obligación asumida.

Ambos términos son parecidos y tienen consecuencias similares sin embargo hay autores que distinguen entre caso fortuito y fuerza mayor, entendiendo por aquel el que procede de accidentes naturales y por ésta la que es debida a la voluntad de un tercero.”²²

De cualquier forma las dos figuras jurídicas son excluyentes de responsabilidad civil, liberan al deudor de la obligación de reparar los daños y perjuicios, toda vez que la imposibilidad de cumplir se debe a un hecho ajeno, no interviene la voluntad del agente ni es su culpa.

Sin embargo hay casos en que la fuerza mayor no es excluyente de responsabilidad, como en el caso de que el deudor asumió expresamente esa responsabilidad, aun y cuando por la fuerza mayor no fuere posible el cumplimiento o bien por que así lo señala la propia ley, como en los siguientes casos:

- El poseedor de mala fe, (art. 812 Código Civil)
- El gestor que ha realizado operaciones arriesgadas (art. 1900 C.C.)
- El comodatario responde de la pérdida de la cosa prestada, aunque ésta sobrevenga por fuerza mayor. (art. 2505 y 2506 Código Civil).
- El que obtiene una cosa por medio delictivo aun y cuando pierda la cosa por caso fortuito esta obligado a reparar el daño. (art. 2019 C.C.)

²² De Pina Rafael. Elementos de derecho civil mexicano. Vol III. Edit Porrúa, S.A Segunda edición. México, 1966. Pág. 179

Mención aparte merece el caso fortuito o fuerza mayor en la responsabilidad objetiva, ya que como se señala en el multicitado artículo 1913 del Código Civil este no es factor para la liberación del agente de la obligación de indemnizar los daños causados.

Una vez analizados los elementos principales de la responsabilidad civil, las excluyentes y las modalidades de esta, podemos dar paso al estudio del contrato de seguro.

CAPITULO 2

El contrato de seguro

- 2.1. Concepto.
- 2.2. Antecedentes históricos del contrato de seguro.
 - 2.2.1. En el mundo.
 - 2.2.2. En México.
- 2.3. Generalidades del contrato de seguro.
 - 2.3.1. Sujetos del contrato de seguro.
 - 2.3.1.1. El asegurador.
 - 2.3.1.2. El tomador del seguro.
 - 2.3.1.3. El asegurado.
 - 2.3.1.4. El beneficiario.
 - 2.3.2. La póliza.
 - 2.3.3. La prima.
 - 2.3.4. El riesgo.
 - 2.3.5. El siniestro.
 - 2.3.6. La indemnización.
 - 2.3.7. Tipos de seguros.
 - 2.3.8. El agente de seguros.
- 2.4. Obligaciones de las partes en el contrato de seguro.
 - 2.4.1. Obligaciones del asegurador.
 - 2.4.2. Obligaciones del asegurado.
- 2.5. El seguro de responsabilidad civil.

EL CONTRATO DE SEGURO

2.1. Concepto.

La Ley sobre el Contrato de Seguro en su artículo primero establece:

Art. 1.- 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.

De la lectura del artículo anterior se desprende que el contrato de seguro nace de una relación contractual entre dos personas una moral el caso de la aseguradora y otra física o moral; que la principal obligación de la aseguradora es resarcir el siniestro cubierto en la póliza de seguros y la del asegurado en pagar la prima y que la obligación de la aseguradora comienza al ocurrir el siniestro previsto en el contrato.

Por otro lado, la definición establecida en el artículo primero se refiere exclusivamente a la empresa aseguradora, lo cual además de ser limitativo es erróneo, ya que la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, que es la ley que regula la organización y funcionamiento de las instituciones de seguros, en su artículo primero establece:

Art. 1.- Las empresas que se organicen y funcionen como instituciones de seguros y sociedades mutualistas de seguros, quedan sujetas a las disposiciones de esta ley.

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

Es decir, no solo las empresas aseguradoras pueden realizar operaciones de seguros, sino también las sociedades mutualistas pueden realizar la actividad aseguradora y por lo tanto celebrar contratos de seguros.

Por su parte la doctrina aporta diversas definiciones sobre el contrato de seguro, así Brunetti afirma: “El contrato bilateral, autónomo, a título oneroso, por el que una sociedad de seguros, debidamente autorizada para el ejercicio de esa empresa, asume contra el precio de una prima, corresponder al asegurado una prestación determinada en capital o renta, para el caso que en lo futuro se realice un determinado evento contemplado en el contrato”.²³

Vivante afirma: “Es el contrato por el cual una empresa constituida para el ejercicio de estos negocios, asume los riesgos ajenos mediante una prima fijada anticipadamente”.²⁴

Como podemos apreciar son varios los autores que consideran en sus definiciones los principales elementos del contrato de seguro como son, el asegurador, el pago de una prima, la obligación del asegurador de indemnizar al asegurado en caso de ocurrir la eventualidad prevista en el contrato, etc.

Luis Zamudio Collado en su obra Teoría y práctica de los seguros de daños en México, analiza la definición que sobre el contrato de seguro ha expresado el legislador en la Ley de la materia, así señala los siguientes elementos:²⁵

- I. Empresa Aseguradora;
- II. Tomador (es) del (los) seguros (s)
- III. Contrato de Seguro
 - Propuesta;
 - Oferta;
 - Póliza;
- IV. Prima;
- V. Eventualidad cubierta (Riesgo);
- VI. Eventualidad Actualizada (Siniestro); y
- VII. Resarcimiento;
 - a) Reparación del daño;
 - b) Indemnización;
 - c) Reposición;
 - d) Pago por el daño.

²³ Halperin Isaac Contrato de seguro Ediciones Depalma Buenos Aires, 1966. Pág. 32 y 33

²⁴ Ibidem. Pág. 34.

²⁵ Zamudio Collado M. Luis Teoría y práctica de los seguros de daños en México Editora mexicana de periódicos, libros y revistas, S.A. México, 1980 Pág. 13.

Visto el desglose que realiza este autor de la definición del contrato de seguro del artículo primero de la ley podemos concluir que el contrato de seguro es aquel en el cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado o al beneficiario del seguro, el daño causado por la eventualidad prevista en el contrato y a su vez el asegurado se obliga al pago de una cantidad cierta llamada prima.

Todos los elementos anteriores se analizaran en el desarrollo del presente capítulo.

2.2. Antecedentes históricos del contrato de seguro.

2.2.1. En el mundo.

Desde la antigüedad se tenía la noción de la ayuda mutua y la protección de los bienes, de posibles daños, sin embargo el seguro como tal, no se conocía, existieron diversos sistemas rudimentarios de aseguramiento, Garrido y Comas hace referencia a un Papiro egipcio donde se habla de una caja de ayuda mutua constituida por los obreros que trabajaban la piedra en el bajo Egipto.²⁶

“En Grecia Solón y Teofrasto nos hablan de ciertas cajas comunes, constituidas por miembros de determinadas asociaciones para socorrer a los que, de entre ellos, sufrieren alguna desgracia. Existen igualmente datos que permiten afirmar que también los griegos conocieron una especie de seguro, para el caso de fuga de esclavos.”²⁷

La protección de los riesgos marítimos fue uno de los más desarrollados en la antigüedad, los fenicios -los grandes navegantes- y los griegos practicaron un sistema cooperativo para afrontar en común las pérdidas sufridas en los viajes marítimos, dicha forma de especulación primitiva que más se asemeja al seguro marítimo moderno, se le llamo préstamo a la gruesa y consistía en el préstamo que una persona hacía sobre una cosa expuesta al riesgo, un navío o mercancías transportadas en estos, sobre la cantidad prestada se convenía un interés ya que la cosa podría perderse, si esto sucedía el prestador perdía el

²⁶ Garrido y Comas J J. Teoría elemental de los seguros privados Editorial Aleu y Domngio. Barcelona, 1959. Pág 50

²⁷ Ibidem. Pág. 50

dinero prestado, sin embargo si esto no sucedía el que había recibido el préstamo tenía que regresar lo que le habían prestado con un considerable interés como remuneración por el riesgo corrido.

Esta práctica se expandió y mantuvo durante mucho tiempo, sin embargo un Decreto Papal de Gregorio IX en 1203 prohibiendo la estipulación de interés en el préstamo a la gruesa, hizo peligrar la existencia de éste, ya que era precisamente el interés lo que daba sustento a esta costumbre, esta medida papal tuvo como base, principalmente, la usura que se generaba con el uso de esta práctica, se pensó entonces que el préstamo a la gruesa desaparecería, pero al contrario dio nacimiento a una nueva institución: el seguro.

Fue en Génova Italia en donde se asegura, tuvo su origen el seguro marítimo. La primera póliza de seguro, escrita en italiano esta fechada en 1385 en Génova.

El seguro marítimo fue el primero en evolucionar, apoyado principalmente por diversos ordenamientos expedidos en esa época, así están las Ordenanzas de los Cónsules de Barcelona quienes dieron un auge y desarrollo al seguro marítimo en todo el mundo.

Al principio eran particulares quienes efectuaban la actividad aseguradora, sin embargo con el crecimiento y expansión del seguro marítimo fue necesario crear sociedades o compañías aseguradoras y con el tiempo esta actividad quedo totalmente en sus manos.

Es en Inglaterra donde se da el surgimiento de las primeras compañías aseguradoras con las características que poseen actualmente, en 1706 surge la "Company of London Insurers", en 1710 la "Sun Fire Office" y en 1720 la "London Assurance Company", estas se dedicaron en un principio exclusivamente al seguro marítimo, pero con el tiempo ampliaron su actividad al seguro de vida y de incendio.

En España y Francia surgen igualmente empresas dedicadas a los seguros marítimos hacia 1787 y 1750.

Fue precisamente en Francia en el año 1825 donde se empezó a dar una nueva modalidad del seguro: el seguro de responsabilidad, afirma Alfredo Manes que "los orígenes del seguro de responsabilidad se

remontan a los del seguro en general, adquiriendo autonomía como las primeras empresas que lo explotan de modo específico, como ocurre en Francia en 1825 con la fundación de la “Compagnie l'Automedon” a la que siguió la “Siene” dedicadas al seguro de vehículos y caballos. Pero esta rama de seguro que requiere ciertas condiciones de carácter social, no arraigo inmediatamente y fue hasta 1880 que en Francia como en los demás países adelantados de Europa aparece el novísimo Derecho Obrero”.²⁸

La Revolución Industrial acarreo una ola de cambios y transformaciones y la materia del seguro no podía ser la excepción, con el desarrollo del transporte marítimo y terrestre, el auge económico alcanzado por varios países y sobre todo el gran avance en la industria y la tecnología, fueron factores propicios para la evolución del seguro de responsabilidad, sobre todo el último de los factores mencionados, ya que con la introducción de maquinaria de difícil y peligroso manejo, se presentaron innumerables accidentes en los centros de trabajo, que la mayoría de las veces no eran indemnizados, quedando indefensos los trabajadores, esto hizo surgir el espíritu de prevención de accidentes y protección de la colectividad, dando surgimiento a los seguros sociales.

De esta forma la evolución del contrato de seguro se fue dando poco a poco obedeciendo a los usos y costumbres de cada época y a las condiciones económicas prevalecientes en cada sociedad, para llegar a ser como actualmente lo conocemos.

2.2.2. En México.

La primera empresa de seguros en México se fundo en el puerto de Veracruz hacia el año 1789, dedicándose exclusivamente al aseguramiento de riesgos marítimos.

En 1802, también en el puerto de Veracruz se creo la segunda empresa de seguros, sin embargo ninguna de las dos sobrevivió a las consecuencias de la guerra entre España e Inglaterra.

²⁸ Halperin Isaac Ob Cit Pág. 87

Mientras México estuvo bajo el dominio español, se aplicaron las disposiciones jurídicas referentes al seguro, vigentes en aquel país, principalmente en materia del seguro marítimo, así se observaron en México las Ordenanzas de Bilbao, las de Sevilla, las de Sebastián y de Burgos.

Aun y cuando se declaró la independencia del país siguieron aplicándose las Ordenanzas de Bilbao, más tarde se crearon disposiciones propias para la reglamentación de este contrato, sin embargo los primeros ordenamientos legales se ocuparon principalmente del tema fiscal dejando de lado la regulación de las actividades de los aseguradores.

Fue hasta la promulgación del Código de Comercio de 1854 que se dejaron de observar las Ordenanzas de Bilbao y se aplicaron las disposiciones de este nuevo Código.

Este Código tenía un capítulo dedicado al seguro de conducción terrestre y transporte marítimo. Sin embargo tuvo una vida efímera, debido a las condiciones internas del país, por lo que volvieron a aplicarse las Ordenanzas de Bilbao, hasta la promulgación del Código de 1889, perfeccionándose en estas las disposiciones contenidas en el Código de Laredo, siendo además el primero de carácter federal.

El Código Civil de 1870 contenía un capítulo en el cual regulaba todos los tipos del contrato de seguro, a excepción del marítimo, del que se dijo se regularía en un Código de Comercio que se crearía posteriormente.

En los Códigos civiles y mercantiles de 1884 se regularon los contratos de seguros, con la excepción del seguro marítimo que no se reguló en el Código Civil de ese año.

Así tenemos que el contrato de seguro era considerado un contrato mercantil y civil de acuerdo a las características especiales que presentara, esto es era mercantil pues el Código de Comercio en el título VIII de su Libro Segundo regulaba todos los tipos de seguro y en el capítulo III de su libro Tercero se ocupaba de los seguros marítimos.

“Por tanto, se configuró el contrato de seguro como mercantil en el Código de Comercio que ya tenía el carácter de federal, y además como

contrato civil, regido por los Códigos Civiles locales del Distrito y Territorios Federales y de los Estados, cuando esos contratos de seguros no llenaran los requisitos consignados en el artículo 682 del Código de Comercio, a saber:

Art. 682.- El contrato de seguro es mercantil, si al estipularse concurren estas dos circunstancias: que intervenga en calidad de asegurador un comerciante o compañía comercial que entre los ramos de su giro tenga el de seguros y que el objeto de el sea la indemnización de los riesgos a que estén expuestas las mercancías o negociaciones comerciales.

Así pues, el seguro de personas, tenía que ser invariablemente contrato civil²⁹.

De esta forma tenemos que para que fuera considerado como un contrato de naturaleza mercantil tenía que ser celebrado en calidad de asegurador, por un comerciante o por empresas dedicadas a los seguros y que además indemnizaran las pérdidas de las mercancías o bienes comerciales, y se consideraba civil al contrato de seguro que no reuniera alguno de los requisitos antes mencionados.

El Código de Comercio de 1889 en su artículo 75 acabo por determinar la mercantilidad del contrato de seguro, así señalaba:

Art. 75.- La ley reputa actos de comercio:

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

De esta forma se consideraba como un acto de comercio a la celebración de un contrato de seguros, siempre y cuando en este fungiera como asegurador una empresa dedicada a estos.

Sin embargo fue hasta el Código Civil de 1928 que se elimino de este ordenamiento legal, la regulación de los seguros de naturaleza civil, desapareciendo en consecuencia, estos tipos de seguros.

²⁹ Ruiz Rueda Luns. El contrato de seguro Editorial Porrúa, S A México, 1978 Pág. 28.

El 16 de diciembre de 1892 el Congreso de la Unión expidió la Ley sobre Compañías de Seguros, en la cual se restringía la libertad comercial otorgada en los anteriores ordenamientos legales, en algunos de sus artículos señalaba requisitos para el ejercicio de la actividad aseguradora y en otros, causas para la suspensión de las compañías.

En lo referente al seguro de vida la ley relativa a esta materia de 1910, señala una restricción muy importante, ya que el Ejecutivo en su afán de proteger los derechos de los asegurados, estableció la limitación de que solo compañías establecidas y dedicadas a este tipo de actividad, estarían en posibilidad de tomar este tipo de riesgos.

El principal argumento del Ejecutivo consistió en tratar de proporcionar protección a las clases trabajadoras y al ahorro que estos lograban a base de sacrificios en una vida de esfuerzo y trabajo y con el fin de evitar que compañías improvisadas, desaparecieran o fueran liquidadas, ocasionando con esto graves pérdidas a los asegurados, así la exposición de motivos de la citada ley expresa:

“Es el negocio de seguros -y especialmente el de seguro de vida- una estipulación que reposa sobre bases de carácter matemático, que no pueden ser alteradas ni violadas sin conducir necesariamente, al fracaso. Puede afirmarse, entonces, que la empresa de seguros que olvida los principios científicos en que se fundan las operaciones de esta índole, o que los viola por mala fe o por ineptitud, no solo está percibiendo del público un dinero que camina hacia el abismo sin fondo y que jamás producirá los resultados que de él se esperan, sino que engaña constantemente a la generalidad, haciendo cada vez más grande el círculo de sus operaciones, y mayor, por consiguiente el grado de su insolvencia. Justo parece, entonces, que el poder público, que es el único que tiene elementos de información bastante para conocer el manejo de las compañías, y, acaso, el único también que pueda examinar este manejo con imparcialidad y con ilustración suficientes, no se cruce de brazos ni se niegue a poner sus aptitudes al servicio de la generalidad, sino que por el contrario, evite en su origen males que matemáticamente pueden predecirse, desde el momento en que dejen de cumplirse los principios científicos de que se ha hecho referencia.

He aquí un conjunto de razones capitales que a juicio del Ejecutivo, fundan el establecimiento de un régimen de intervención del Estado en el manejo de las compañías de seguros. Perpetuar el sistema de libertad que en la actualidad existe, equivale a dejar a la masa del público, y con ella la suma nada despreciable que, anualmente, se reúne merced al ahorro y a los sacrificios de las clases trabajadoras, en manos de compañías que no presten garantías conocidas y obligatorias de ninguna especie.”³⁰

Cabe aclarar que fue hasta 1926 cuando el control del Ejecutivo sobre las compañías aseguradoras se extendió a todos los demás ramos, con la expedición de la Ley General de Sociedades de Seguros, teniendo vigencia hasta 1935, año en la que se dictó una nueva ley llamada La Ley General de Instituciones de Seguros.

Esta nueva Ley tuvo importantes y significativas innovaciones en la forma de regular la actividad de las empresas dedicadas a los seguros, teniendo además gran influencia sobre el contrato, a continuación se citarán algunas características de esta:

- Se relaciona con la Ley sobre el Contrato de Seguro, ya que esta remite a la de Instituciones al referirse a las empresas aseguradoras en el artículo segundo de la primera.
- Prohíbe el ejercicio de la actividad aseguradora a todas aquellas empresas que no sean Instituciones de Seguros y que como tales, hayan recibido autorización expresa de la autoridad competente, para ejercer esta actividad. Así el artículo tercero señala:

Art. 3.- Salvo lo mandado por el artículo 5º respecto de las sucursales de empresas extranjeras, sólo las instituciones nacionales de seguros debidamente autorizadas y las sociedades mexicanas que obtengan del Gobierno Federal la autorización respectiva y se sujeten a esta ley, podrán practicar alguna o algunas de las operaciones a que se refiere la fracción II del artículo 10.

³⁰ Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Legislación sobre seguros Tomo I. México, 1958. Págs. 28 y 29.

Para que una institución de seguros pueda practicar varias de las operaciones a que se refiere la misma fracción, deberá tener autorización especial del Gobierno Federal para cada ramo.

Cuando una institución de seguros tuviere autorización para efectuar varias de las operaciones antes mencionadas, practicará cada clase de operaciones por conducto de un departamento especial. y la parte del patrimonio de la institución que se afecte a cada uno de esos departamentos, en los términos del artículo 20, deberá expresarse en la contabilidad, con mención de los bienes o valores que la integren.

- No obstante la misma ley señala la excepción que en caso de que alguna institución extranjera desee realizar alguna de las actividades señaladas en su artículo segundo, podrá realizarla a través de una sucursal, cumpliendo antes con ciertos requisitos, así el artículo quinto menciona:

Art. 5.- Las compañías extranjeras de seguros podrán tener en la República sucursales para efectuar alguna o algunas de las operaciones de seguros enumeradas en la fracción II del artículo 1º de esta ley, siempre que reúnan los siguientes requisitos:

I.- Cumplir con los preceptos sobre sociedades extranjeras contenidos en la Ley General de Sociedades Mercantiles;

II.- Señalar el capital con que trabajarán sus sucursales en la República, en los términos del artículo 21;

III.- Obtener autorización del Gobierno Federal conforme a lo dispuesto en el artículo 13, para lo cual deberán demostrar que tienen cinco años de funcionamiento normal y que se encuentran habilitadas para operar de acuerdo con las leyes de su país de origen. Los apoderados residentes en la República deberán estar autorizados para representar a la sociedad sin limitación de facultades y para realizar todos los

actos de un apoderado general, en los términos de los tres primeros párrafos del artículo 2554 del Código Civil. Las sociedades extranjeras en ningún caso podrán repartir a sus asegurados en México, dividendos que no provengan de las utilidades que obtengan por las operaciones que efectúen en el país, y deberán sujetarse a las disposiciones que les sean aplicables de esta ley respecto a distribución de utilidades.

- No obstante que el artículo octavo establece la obligación de preferir siempre a las instituciones de seguros mexicanas sobre las extranjeras, de la misma forma otorga libertad a las compañías nacionales y las instituciones de seguros mexicanas, para que en caso de que al asegurar bienes del Gobierno en general, y traten de reasegurar estos riesgos con otras compañías mexicanas y éstas se negaren a hacerlo, podrán reasegurar con sucursales de compañías extranjeras o con empresas de seguros del extranjero.

- Señala que todo contrato de seguro será nulo si no va de acuerdo a las tarifas aprobadas por la propia Secretaría o bien que las condiciones generales no se adecuen a los lineamientos establecidos por la Comisión Nacional de Seguros.

- Establece diversas reglas en relación a la situación financiera y estructural de las aseguradoras, tales como la cesión y traspaso de cartera, la fusión de instituciones, llegando incluso a impedir una declaración de quiebra, casos en que se afectaría de manera directa y significativa a los asegurados o miembros de la mutualidad. A este respecto el artículo noveno señala:

Art. 9.- Cuando una institución aseguradora pretenda traspasar su cartera a otra institución autorizada, someterá a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el proyecto de contrato de traspaso, y una vez aprobado, la misma Secretaría se dirigirá a cada uno de los aseguradores solicitando su consentimiento expreso para que se realice el traspaso. Si se logra la conformidad del 80% de los asegurados, la propia Secretaría autorizará administrativamente la celebración del contrato. Los asegurados inconformes pueden liquidar o cancelar sus pólizas con la institución cesionaria. El contrato de traspaso deberá inscribirse, en todo caso, en el Registro Público de Comercio.

Para la fusión de dos o más instituciones aseguradoras, en una nueva, se seguirá el mismo procedimiento señalado en los párrafos anteriores.

En el mismo año de 1935 entro en vigor la Ley Sobre el Contrato de Seguro, encargándose directamente de la regulación del contrato de seguro.

Aunque con la entrada en vigor de esta ley se derogaron los artículos del Código de Comercio relativos a los seguros, se dejó subsistente en este, el capítulo dedicado a los seguros marítimos, los cuales a su vez fueron derogados por la Ley de Navegación de 1963 que contenía un capítulo dedicado a este tipo de contratos de seguros. Sin embargo por no ser materia del presente trabajo de investigación, no se abordara este tipo de contratos de seguros.

Analizados en forma general los principales ordenamientos legales que rigen el contrato de seguro, se pasará al análisis de los aspectos generales de éste.

2.3. Generalidades del contrato de seguro.

Son diversas las personas y factores que tienen que ver con este contrato, a lo largo de este punto se tratará de mencionar y analizar las más importantes tales como los sujetos que intervienen en él, los elementos constitutivos de este, así como las obligaciones de cada una de las personas que participan en él, entre otros.

2.3.1. Sujetos del contrato de seguro.

Como se ha dicho en otros apartados, la regulación y funcionamiento del contrato de seguro es diferente a la de los demás contratos, por lo tanto las partes que intervienen en el, poseen características especiales, entre otras están, el hecho de que una de ellas siempre será una persona moral - el asegurador-, además de que los efectos del contrato pueden recaer sobre otras personas, como en el caso del beneficiario en el seguro de vida, lo cual no acontece en los demás contratos.

De esta forma tenemos que en el contrato de seguro intervienen normalmente dos partes, el asegurador y el tomador del seguro, que puede no ser el asegurado, como ocurre en el seguro por cuenta ajena o de otro. No obstante lo anterior en los puntos siguientes se estudiarán figuras como el beneficiario y el asegurado, dada su importancia en el funcionamiento de este contrato.

2.3.1.1. El Asegurador.

Es la persona moral que por disposición de la ley lleva a cabo la actividad aseguradora, es decir acepta amparar un bien e indemnizar al asegurado o beneficiario, en caso de que se actualice el riesgo previsto en la póliza, obligándose a indemnizarlo en la forma en que se haya comprometido en la póliza.

Guillermo Cabanellas en su Diccionario de Derecho Usual define esta figura como: “El que, mediante un interés o premio que percibe periódicamente o de una sola vez, se obliga a responder a otra persona del daño que pueden causarle ciertos casos fortuitos a que se encuentran expuestos sus bienes o su persona. El asegurador es, por lo general, una empresa mercantil, una sociedad. El crédito del asegurador, por los premios o primas de los dos últimos años, goza de preferencia con relación a los bienes asegurados”.³¹

“Generalmente se reconoce a la empresa como aquel conjunto de bienes y servicios que se aglutinan para producir u ofrecer al mercado de consumo, bienes y servicios iguales o diferentes a aquellos que la integren. Por lo tanto la empresa aseguradora será aquella a aglutinación de bienes (de capital) y servicios (aspecto técnico del seguro), cuya finalidad será colocar en el mercado contratos por los cuales se obliga a reparar un daño, resarcir a quien lo sufra o bien indemnizar por la actualización del riesgo previsto.”³²

Es necesario que sean empresas constituidas las que lleven a cabo la actividad aseguradora y no personas físicas, lo anterior con el fin de tratar de proteger los intereses de los asegurados, además de que de acuerdo a diversos ordenamientos legales las compañías aseguradoras se enmarcan dentro del sistema financiero y son consideradas de reconocida solvencia.

³¹ Cabanellas Guillermo Ob. Cit Tomo I Pág 226.

³² Zamudio Collado M. Lus. Ob Cit Pág 14.

Al ser consideradas ampliamente solventes y por la clase de actividad que desarrollan son vigiladas y reguladas constantemente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a través de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas llevando a cabo auditorias y visitas de vigilancia, o directamente por la SHCP estableciendo diversas medidas de carácter obligatorio a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contraídas.

Así, se les ordena la constitución de diversas reservas como por ejemplo: la del capital mínimo de garantía que deben actualizar cada año, fondos especiales en caso de desastres, de litigios, la constitución de la reserva para obligaciones pendientes de cumplir, respecto a esta última, sólo si la misma Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, considere que la reclamación es procedente, etc..

Esta idea de que sean necesariamente compañías establecidas y de reconocida solvencia las que ejercen la actividad aseguradora y que además sean estrechamente vigiladas por el gobierno, tiene su origen en los creadores de la ley relativa a los seguros de vida de 1910, que en su exposición de motivos señalaba:

“...el poder publico, que es el único que tiene elementos de información bastante para conocer el manejo de las compañías, y, acaso, el único también que pueda examinar este manejo con imparcialidad y con ilustración suficientes, no se cruce de brazos ni se niegue a poner sus aptitudes al servicio de la generalidad, sino que por el contrario, evite en su origen males que matemáticamente pueden predecirse, desde el momento en que dejen de cumplirse los principios científicos de que se ha hecho referencia...”³³

La Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros señala en diversos artículos, reglas para la creación, estructura y funcionamiento de los aseguradores, siendo el artículo 29 de esta ley el que señala en forma general las reglas para la creación de las instituciones de seguros, así, determina que deberán ser constituidas como sociedades anónimas de capital fijo o variable, con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, el citado artículo en términos generales determina lo siguiente:

³³ Secretaría de Hacienda y Crédito Público Ob. Cit. Pág. 28.

Art. 29.- Las instituciones de seguros deberán ser constituidas como sociedades anónimas de capital fijo o variable, con arreglo a lo que dispone la Ley General de Sociedades Mercantiles, en cuanto no este previsto en esta ley y, particularmente, a lo siguiente:

I. Deberán contar con un capital mínimo pagado por cada operación o ramo que se les haya autorizado, mismo que determinará la Secretaría de Hacienda y Crédito Público durante el primer trimestre de cada año tomando como base la cantidad que se mayor entre el resultado de aplicar el uno por ciento a la suma de los capitales pagados y reservas de capital correspondientes al fin del ejercicio anterior, del total de las instituciones de seguros, o el resultado de actualizar los capitales mínimos vigentes para el ejercicio anterior con base a los Indices Nacionales de Precios al Consumidor emitidos por el Banco de México, para el mes de diciembre de los dos años inmediatos anteriores al ejercicio en que deben actualizarse dichos montos, dividiendo el más reciente de ellos entre el anterior para aplicar el resultado como factor de ajuste.

El capital mínimo deberá estar totalmente suscrito y pagado y a más tardar al 30 de junio del año en que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público lo haya fijado. Cuando el capital social exceda del mínimo deberá estar pagado cuando menos el cincuenta por ciento, siempre que este porcentaje no sea menor del mínimo establecido.

...Tratándose de sociedades de capital variable el capital mínimo obligatorio estará integrado por acciones sin derecho a retiro. El monto del capital con derecho a retiro, en ningún caso podrá ser superior al capital pagado sin derecho a retiro.

El valor de las acciones deberá ser íntegramente cubierto en efectivo en el acto de ser suscritas.

Las instituciones podrán emitir acciones sin valor nominal así como preferentes o de voto limitado...

El capital social de las instituciones de seguros podrán integrarse con una parte representada por acciones de voto limitado hasta por un monto equivalente al treinta por ciento del capital pagado, previa autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público...

Las cantidades que por concepto de primas u otro similar paguen los suscriptores de acciones sobre su valor nominal, se llevarán a un fondo especial de reservas y sólo podrán ser computadas como capital para efectos de determinar el capital mínimo que esta ley exige.

Las pérdidas que registre una sociedad deberán afectar directamente al capital pagado, las reservas de capital y los superávit por revaluación de bienes o valores.

En ningún momento podrán participar en forma alguna en el capital de estas instituciones ya sea directamente o a través de interpósita persona, gobiernos o dependencias oficiales extranjeros, ni entidades financiera del exterior, excepto en los casos previstos en el párrafo siguiente:

I. Bis.- En razón del origen de los accionistas que suscriben su capital las instituciones podrán ser:

a) De capital total o mayoritariamente mexicano, o

b) De capital total o mayoritariamente extranjero, en cuyo caso se les considerará como Filiales de Instituciones Financieras del Exterior.

En todo lo relativo a su organización, las instituciones a que se refiere el inciso a) de esta fracción se regirán por lo dispuesto en el presente capítulo, en tanto que a las instituciones a que se

refiere el inciso b) de la misma, les será aplicable además de lo dispuesto en este artículo, lo que se establece en el Capítulo I Bis del Título Primero de esta Ley.

...”

Como se puede apreciar la ley es muy estricta para el funcionamiento de una institución de seguros, tratando de garantizar en todo momento la solvencia económica de la institución y la capacidad para hacer frente a las obligaciones contraídas con sus asegurados.

Por otra parte cada asegurador tiene la autorización expresa de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para operar cualquiera de los dos grandes ramos en que se divide la actividad aseguradora, siendo éstos el de vida y el de daños, este último se divide a su vez en otros sub-ramos, los cuales serán analizados en otro punto del presente capítulo.

2.3.1.2. El tomador del seguro.

En relación a este figura del derecho de seguros, observamos que con frecuencia se le considera como un sinónimo de asegurado o beneficiario, sin embargo se trata de figuras distintas. A continuación, se dará una breve explicación de éstos términos, ya que se abordarán con más amplitud en los puntos siguientes.:

Tomador es la persona física o moral que contrata un seguro, ya sea para sí mismo o bien para beneficio de otro, el tomador es la persona que tiene interés en asegurar un bien en contra de un riesgo.

Asegurado es la persona física o moral que contrata el seguro, para beneficio propio, su principal obligación es el pago de la prima.

Beneficiario es la persona que disfrutará directamente de los beneficios del seguro, por así estar estipulado en la póliza, y dependiendo del tipo de seguro que se trate, no estará obligado directamente al pago de la prima sino sólo en los casos que establece la misma ley.

Una vez hecho lo anterior, pasemos al análisis de la figura del tomador del seguro.

Como ya se ha dicho, se llama tomador a la persona física o moral que a nombre propio o por cuenta de otro contrata un seguro.

Para Arturo Díaz Bravo el tomador o contratante es la persona física o moral que comparece, con su forma, a tomar el seguro, esto es, que lo contrata con la empresa aseguradora, en interés propio o de un tercero y, por tanto, quien asume las respectivas obligaciones aunque no sea el asegurado; luego el que actúa como apoderado no tiene tal carácter, pues no asume personalmente obligación alguna.³⁴

El artículo 11° de la Ley sobre el Contrato de Seguro establece que el seguro podrá contratarse por cuenta propia o por cuenta de otro, con o sin la designación de la persona del tercero asegurado. En caso de duda, se presumirá que el contratante obra por cuenta propia.

De esta forma tenemos que no tiene que ser precisamente el interesado el que contrate un seguro, cualquier otra persona puede acudir ante una institución aseguradora a asegurar un bien en favor de un tercero o en beneficio propio, con las reservas que la misma ley establece.

En este caso la compañía aseguradora sigue obligada aún y cuando el tercero asegurado ratifique el contrato después del siniestro.

También el mandatario que contrate un seguro a cuenta de su mandante, salvo pacto en contrario en el mandato, podrá reclamar el pago de la cantidad asegurada. Lo anterior de acuerdo al artículo 13° de la ley sobre el contrato de seguro.

El que contrata un seguro a cuenta de otro tiene la obligación de pagar la prima, sin embargo no disfruta de los beneficios de éste siendo la persona designada como beneficiario la que se encuentra legitimada para cobrar la suma asegurada.

³⁴ Díaz Bravo Arturo Contratos mercantiles Harla México, 1983. Pág 115

No obstante lo anterior el artículo 32° de la ley en cita señala que la compañía aseguradora podrá exigir el pago de la prima al asegurado cuando el contratante resulte insolvente.

2.3.1.3. El Asegurado.

En un apartado distinto debemos mencionar al asegurado, ya que en la mayoría de los casos es éste el que contrata en forma directa un seguro y dependiendo del tipo de seguro que contrate, percibirá directamente los beneficios de éste.

Así, “asegurado puede serlo cualquier persona de existencia visible o de existencia ideal, es decir, la persona humana y la persona jurídica, ya sea esta necesaria o posible, pues la ley declara que son personas todos los entes susceptibles de adquirir derechos y de contraer obligaciones.”³⁵

La principal obligación del asegurado es el pago de la prima, la ley a través de sus diversos artículos determina otras obligaciones, las cuales se analizarán en forma general en el punto denominado “las obligaciones de las partes en el contrato de seguro”.

2.3.1.4. El Beneficiario.

“Es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien -seguro de daños-, o por habersele designado así -cláusula beneficiaria-, o bien por su carácter de heredero, casos estos dos últimos propios del seguro de vida.”³⁶

El Diccionario de Derecho usual define al beneficiario como “...Persona a quien beneficia o favorece un contrato de seguro, especialmente de los llamados de vida o supervivencia. En ocasiones es el mismo que paga las primas; y, por lo general, un tercero designado en la misma póliza”.³⁷

³⁵ Soler Aleu Amadeo El nuevo contrato de seguro. Editorial Astrea de Rodolfo DePalma y Hnos Buenos Aires, 1970. Pág. 26.

³⁶ Díaz Bravo Arturo Ob Cit Pág. 116

³⁷ Cabanellas Guillermo Ob Cit. Tomo I Pág. 263

Para Issac Halperín “El beneficiario del seguro sobre la vida no es parte en el contrato, ya que en principio no asume ni se le imponen obligaciones.”³⁸

Así tenemos que beneficiario es la persona que disfruta de los beneficios del seguro ya sea por que así se le designo en la póliza, o por ser herederos del asegurado como en el seguro de vida, o bien por ser víctima de los daños producidos por algún evento previsto en el contrato como es el caso del seguro de responsabilidad civil.

2.3.2. La póliza.

Es el documento en donde constan los derechos y obligaciones de las partes, así como el bien asegurado, las condiciones generales y especiales que rigen el contrato de seguro, pero sobre todo es el único medio de prueba escrito para probar la existencia de este.

“La póliza de seguro es el documento que prueba las condiciones bajo las cuales el asegurador garantiza las mercancías objeto del transporte contra los riesgos a que están sujetas desde que son puestas a disposición del porteador; asimismo el documento concede a su tenedor legítimo el derecho de exigir el pago del seguro a la realización del riesgo.”³⁹

“La póliza presupone la perfección del contrato, del que es una consecuencia, su prueba capital y guía de interpretación”⁴⁰

No obstante que la ley sobre el contrato de seguro determina que este se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviera conocimiento de la aceptación de la oferta, el artículo 20 de la citada ley obliga a la empresa de seguros a entregar al contratante una póliza en la que consten los derechos y obligaciones de las partes, así la póliza viene a ser su formalización y la prueba principal de su celebración.

Por otra parte y de acuerdo a lo señalado por el artículo 29 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, las pólizas podrán ser nominativas, a la orden o al portador, con la excepción del seguro de vida, que siempre será nominativa.

³⁸ Halperín Isaac. Ob Cit Pág 111.

³⁹ Barrera Graf Jorge Estudios de derecho mercantil. Editorial Porrúa, S A. México, 1958. Pág.

⁴⁰ Halperín Isaac Ob Cit. Pág 154

Dentro de la póliza están enumerados los bienes asegurados, la vigencia del seguro, el monto de la suma asegurada, el nombre y domicilio del asegurado, la designación del beneficiario tratándose del seguro de vida, el monto de la prima y su forma de pago.

Por su parte, en las condiciones generales de la póliza se establecen las cláusulas que regirán al contrato, tales como las exclusiones, las obligaciones del asegurado, indicaciones en caso de ocurrir el siniestro, etc.

La póliza de seguro debe cubrir ciertos requisitos señalados en la propia ley sobre el contrato de seguro concretamente en el artículo 20, mismo que se transcribe a continuación.

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

- I. Los nombres, domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora;
- II. La designación de la cosa o de la persona asegurada;
- III. La naturaleza de los riesgos garantizados;
- IV. El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía;
- V. El monto de la garantía;
- VI. La cuota o prima del seguro;
- VII. Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas ilícitamente por los contratantes.

Cabe señalar que tratándose de los seguros de personas, las pólizas de seguros deberán cubrir además los requisitos señalados por el artículo 153 de la ley que dice:

Art. 153.- La póliza del seguro sobre las personas además de los requisitos del artículo 20 de la presente ley, deberá contener los siguientes:

- 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.

Por otra parte, aunado a los requisitos señalados en los artículos 20 y 153 de la ley en cita, el artículo 24 establece que tanto las pólizas como todos los demás documentos que contengan cláusulas adicionales a las pactadas, llámese endosos, certificados, etc., deberán estar escritas o impresas en caracteres fácilmente legibles, así dicho artículo determina:

Art. 24.- Para que puedan surtir efectos probatorios contra del asegurado, será indispensable que estén escritos o impresos en caracteres fácilmente legibles, tanto la póliza como los documentos que contengan cláusulas adicionales de la misma, los certificados individuales de seguro de grupo, los certificados de pólizas abiertas, los certificados provisionales de pólizas, las notas de cobertura, las solicitudes de seguro, los formularios de oferta suministrados por las empresas, y en general, todos los documentos usados en la contratación del seguro.

En la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros en su artículo 36 B se señala además que los contratos deberán ser escritos en idioma español y con caracteres legibles a simple vista para una persona de visión normal.

Por otra parte y de acuerdo a lo ordenado por el artículo 7º de la Ley sobre el Contrato de seguro las condiciones generales del seguro deberán figurar en el mismo formulario de ofertas suministrado por la empresa aseguradora, o bien remitirse al proponente para que este las incluya en la oferta del contrato que ha de firmar y entregar a la empresa. El proponente no estará obligado por su oferta si la empresa no cumple con esta disposición. En todo caso, las declaraciones firmadas por el asegurado serán la base para el contrato si la empresa le comunica su aceptación dentro de los plazos que fija el artículo 6º de la misma ley.

Es importante hacer notar que dependiendo del tipo de seguro que se trate, a la póliza se acompañaran además las condiciones particulares que rijan en especial el contrato, así tenemos que en el caso de un seguro de responsabilidad civil, además de las condiciones generales señaladas para todos los contratos de este tipo, se deberán anexar las condiciones particulares que se apliquen al tipo de riesgo cubierto, como por ejemplo un seguro de responsabilidad civil por caída de espectaculares.

Respecto a esto cabe hacer mención que tanto las condiciones generales y particulares que establezca el asegurador, así como cualquier tipo de comunicación con sus asegurados, deben estar revisadas y aprobadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, quien deberá cuidar que no contengan en el caso de las pólizas, cláusulas ventajosas para el asegurador, ni sean contrarias a la ley. Lo anterior de acuerdo a lo señalado por el artículo 36 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

De la misma forma este artículo establece la obligación, de las instituciones de seguros a registrar los contratos en que se formalicen las operaciones de seguros que se ofrezcan al público en general como contratos de adhesión, entendidos como tales aquellos elaborados unilateralmente en formatos, por una institución de seguros y en los que se establezcan los términos y condiciones aplicables a la contratación de un seguro así como los modelos de cláusulas elaboradas para ser incorporados mediante endosos adicionales a esos contratos deberán ser registrados ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Una vez registrados, la Comisión tendrá 30 días para determinar si dichos contratos cumplen con lo dispuesto por el artículo 36 y en caso de no ser así, puede negar el registro y ordenar las modificaciones necesarias, prohibiendo su utilización hasta en tanto no se llevan a cabo los cambios ordenados. Si transcurren los 30 días sin que haya comunicación alguna de la Comisión, se entenderá que han quedado registrados y la institución podrá utilizarlos libremente.

En caso de que alguna institución no observe lo dispuesto en el mencionado precepto y utilice algún formato o cláusula no registrado ante la citada Comisión, este hecho, dará acción al contratante, asegurado o

beneficiario para pedir la nulidad contra la institución pero nunca podrá hacerlo ésta contra aquellos.

La póliza de seguro puede sufrir modificaciones durante su vigencia, ya sea por que el asegurado haga uso de su derecho a pedir su rectificación o aclaración dentro de los primeros treinta días posteriores a su expedición; o por que en el transcurso del seguro, cambien las condiciones propuestas para la contratación, ya sea por agravamiento o disminución del riesgo, o bien por que en seguros del mismo genero la compañía de seguros ofrezca otras condiciones, por lo cual el asegurado tendrá derecho a que se le apliquen estas nuevas condiciones, pero si esto trae como consecuencia mayores prestaciones para el asegurador, el contratante estará obligado a pagar el equivalente aumento en la prima, supuestos contemplados en los artículos 25, 45 y 65 respectivamente de la Ley sobre el Contrato de Seguro.

Por lo que al presentarse cualquier modificación a la póliza o a las condiciones generales o especiales, estas deberán ponerse por escrito y anexarse a las demás condiciones, de acuerdo al artículo 19 de la ley en cita.

Asimismo el asegurado puede pedir copia o duplicado a su costa, de la póliza al asegurador, así como de las declaraciones que hayan servido para evaluar el riesgo, tal como lo señala el artículo 23 de la ley de la materia.

Por otra parte en anteriores ocasiones se ha dicho que la póliza es uno de los elementos principales del contrato de seguro, sin embargo no es indispensable para la validez o el perfeccionamiento de este, ya que como se vera, el contrato de seguro no necesita de más formalidad que el conocimiento del asegurado, de la aceptación de su oferta, por lo tanto el hecho de que la póliza se pierda o no exista al momento de ocurrir el siniestro, no significa que el contrato de seguro no tenga validez o que no se pueda exigir su cumplimiento, de acuerdo a lo señalado por el artículo 21 que indica:

Art. 21.- El contrato de seguro:

II. No puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación.

De la misma forma, la ley expresa claramente que la función principal de la póliza de seguro es probar la existencia de este, tal y como lo señala el siguiente artículo:

Art. 19.- Para fines de prueba, el contrato de seguro así como sus adiciones y reformas, se harán constar por escrito. Ninguna otra prueba, salvo la confesional, será admisible para probar su existencia, así como la del hecho del conocimiento de la aceptación, a que se refiere la primera parte de la fracción I del artículo 21.

Así se establece el carácter probatorio de la póliza, permaneciendo el contrato ajeno a toda solemnidad.

Naturaleza jurídica de la póliza de seguros.

En cuanto al presente tema han sido varios los autores que se han manifestado acerca de este punto, sin que exista hasta el momento uniformidad en los criterios expresados, ya que por un lado están los que opinan que se trata de un título de crédito y por el otro los que afirman que solo es un documento probatorio del contrato.

Todo ello a raíz de que las mismas leyes son confusas respecto a esto, ya que por un lado el Código de Comercio le ha dado la fuerza de un título ejecutivo, con su consecuencia inmediata: la aparejada ejecución, y por otro la ley sobre el contrato de seguro solo considera a la póliza como un medio de prueba de este, así tenemos que el artículo 1391 del Código de Comercio señala:

Art. 1391.- El procedimiento ejecutivo tiene lugar cuando la demanda se funda en documento que traiga aparejada ejecución.

Traen aparejada ejecución:

- I. La sentencia ejecutoriada o pasada en autoridad de cosa juzgada y la arbitral que sea inapelable, conforme al artículo 136, observándose lo dispuesto en el 1348.
- II. Los instrumentos públicos,

III. La confesión judicial del deudor, según el artículo 1288,

IV. Los títulos de crédito,

V. Las pólizas de seguros conforme a la ley de la materia:

VI. La decisión de los peritos designados en los seguros para fijar el importe del siniestro, observándose lo prescrito en la ley de la materia,

VII. Las facturas, cuentas corrientes y cualesquiera otros contratos de comercio firmados y reconocidos judicialmente por el deudor, y

VIII. Los demás documentos que por disposición de la ley tienen el carácter de ejecutivos o que por sus características traen aparejada ejecución.

Sin embargo La Ley sobre el Contrato de Seguro en sus artículos 19, 20 y 21 la consideran expresamente como documento probatorio del contrato y no supeditan la existencia del contrato a la entrega de la póliza.

Luis Ruiz Rueda afirma que “En nuestro Derecho no es posible considerar que la póliza de seguro pueda llegar a tener el carácter de título de crédito, tanto por que expresamente es configurada como documento probatorio del contrato que se presupone ya existe (artículo 20 de la L.C.S.) cuanto porque surgen dificultades insuperables en materia de literalidad y autonomía, ya que por una parte, sus menciones están siempre subordinadas a lo que las partes acuerdan al celebrar el contrato y al introducirles modificaciones, y por otra parte, los derechos de los adquirentes sucesivos, en los casos de circulación, no se miden ni derivan del contenido de tal documento, sino que están sujetos al convenio con el asegurador”⁴¹

Además como lo señala Messineo, “los títulos de crédito son una especie particular de documentos constitutivos y si en derecho mexicano la póliza de seguro es por norma imperativa de la Ley sobre el contrato de seguro solamente un documento probatorio y no constitutivo; no sería posible considerarla en caso alguno título de crédito.”⁴²

Por su parte Halperín se manifiesta en el sentido de que, “Dada su naturaleza... la póliza no puede circular como un título de crédito, por que no lo es de un derecho abstracto, sino de un derecho concreto,

⁴¹ Ruiz Rueda Luis. Ob. Cit Págs 112 y 113

⁴² Ibidem. Pág 114.

material; es un título probatorio, por lo que su titular soporta todas las defensas nacidas del contrato... Es decir, que la póliza podrá ser, según los casos, un documento probatorio o un título de legitimación, pero no un título de crédito.”⁴³

Para el correcto estudio de este punto, haremos un breve y rápido recordatorio a las características principales de un título de crédito.

Son cinco las características principales de un título de crédito.

a) Incorporación. Consiste en que por una ficción legal el derecho se encuentra incorporado al documento, si se pierde, se pierde el derecho.

b) Literalidad. Es la extensión y medida del derecho incorporado del documento, se atenderá a lo que el documento exprese única y exclusivamente, es decir a que en todo momento se debe estar a lo dicho en el título, no caben interpretaciones respecto a la ejecución de este.

c) Autonomía. El título de crédito es independiente de la causa que le dio origen, es ejecutable por si solo.

- Activa. El derecho de los sucesivos beneficiarios del documento, es independiente y distinta del anterior.

- Pasiva. Consiste en la obligación contraída por diversos obligados en los títulos de crédito, es independiente una de otra.

d) Legitimación. Esta característica al igual que la anterior se divide en activa y pasiva.

- Activa. Se requiere que aparezca el nombre de la persona que pretende ejecutarlo como beneficiario y que se tenga el documento.

- Pasiva. Cumplir con la obligación, pagando y la contraentrega del documento.

⁴³ Halperín Isaac Ob. Cit. Pág 164

e) Circulación. Es el carácter ambulatorio de los títulos de crédito. Están destinados a circular, sin embargo esta característica puede o no presentarse.

De acuerdo a lo señalado por el artículo 1391 del Código de Comercio, anteriormente citado la póliza es considerado un título ejecutivo que trae aparejada ejecución, sin embargo y de acuerdo a las características de los títulos de crédito antes citadas no se puede considerar a la póliza como un título de crédito, por las siguientes consideraciones:

- No reúne la característica de incorporación, ya que en caso de que se llegara a perder la póliza, no se pierde el derecho para exigir la indemnización en caso de ocurrir la eventualidad amparada, ya que la ley faculta al asegurado en el artículo 25 para que solicite a la compañía de seguros una copia de la póliza y por otra parte ni siquiera es necesaria para probar la existencia de este, ya que como se ha visto la confesional también es admitida para probarlo, lo que no ocurre en un documento que trae aparejada ejecución, ya que si este se pierde, se pierde el derecho.

- No se trata de un título autónomo ya que el artículo 30 de la ley de la materia señala expresamente "La empresa aseguradora podrá oponer al tenedor de la póliza o a los terceros que invoquen el beneficio, todas las excepciones oponibles al suscriptor originario, sin perjuicio de oponer las que tenga contra el reclamante", lo que es contrario a la autonomía de un título de crédito, pues el título debe ser independiente a la causa que le dio origen, y las relaciones correspondientes a los anteriores poseedores.

- Carece del atributo de la literalidad, ya que toda póliza de seguro señala la responsabilidad máxima del asegurador, la llamada suma asegurada, es decir el monto límite por el que se obliga, y no se le puede reclamar más allá de lo que se haya estipulado en la póliza, y en cambio en los títulos de crédito, al ejecutarse este, se tendría que cobrar el monto total consignado en el, más los respectivos intereses.

Dentro de este mismo punto, en la póliza de seguro, en caso de realizarse el evento amparado, la indemnización que pague el asegurador puede ser menor a la señalada en la póliza, ya que esta depende del monto de los daños sufridos, el costo del deducible, etc., en otras palabras el monto de la obligación del asegurador dependerá siempre de una condición suspensiva, lo que no ocurre con los títulos de crédito comunes.

- Por otra parte y he aquí la principal razón por la que no puede considerarse a la póliza de seguro un título de crédito pues aunque el Código de Comercio le conceda expresamente este carácter en su artículo 1391, la ley que regula en especial al contrato de seguro y por lo tanto a las pólizas, es la Ley sobre el Contrato de Seguro y aunque ambos ordenamientos sean leyes federales y por lo tanto tengan la misma jerarquía, prevalecerá lo dispuesto por la Ley Sobre el Contrato de Seguro, ya que en el mismo artículo 1391 del Código de Comercio se estipula "... Traen aparejada ejecución: V. Las pólizas de seguros conforme a la ley de la materia.", es decir remite expresamente a la multicitada Ley sobre el Contrato de Seguro, y si tomamos en cuenta que esta solo concede a la póliza, en diversos artículos, el carácter de documento probatorio del contrato, es claro que no puede ser un título de crédito, por las razones que se han explicado en los puntos anteriores.

Asimismo en el Título IV de la Ley sobre el Contrato de Seguro, llamado Disposiciones Finales en su artículo 196 se señala "Se deroga el Título VII Libro II del Código de Comercio del 15 de septiembre de 1889 y todas las disposiciones legales que se opongan a la presente ley." Por lo tanto este artículo deroga lo dispuesto por la fracción V del artículo 1391 del Código de Comercio, al ser contrario a las disposiciones de la Ley sobre el Contrato de Seguro.

La póliza de seguro es el documento escrito en el que constan los derechos y obligaciones de las partes, que la redacción de éstas es regulada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas y que aún y cuando la ley de la materia sólo la reconoce como un medio de prueba del contrato, es uno de los elementos más importantes del contrato de seguro y que es además, el documento idóneo, para probar la existencia de éste, aún y cuando no es el único medio de prueba válido para demostrar la existencia del contrato.

Por los razonamientos antes expresados podemos concluir que la póliza de seguro no es un título de crédito ya que no reúne tres de las principales características de estos, además de lo señalado en el párrafo anterior, por lo que su naturaleza jurídica se reduce a ser un documento probatorio del contrato de seguro, que no posee el carácter de título de crédito.

2.3.3. La prima.

Para Vivante “La prima es el correlativo del riesgo asumido por la empresa, o en otras palabras, el costo del seguro...”⁴⁴

“La prima es el precio del seguro, la remuneración del asegurador por las obligaciones que asume.”⁴⁵

La prima es la cuota que debe pagar el asegurado o tomador al asegurador, por el aseguramiento de los bienes consignados en la póliza, es la contraprestación del tomador, el precio del seguro, “es el correlativo del riesgo asumido por la empresa, o en otras palabras es el costo del seguro”.⁴⁶

“Es la obligación en dinero a cargo del tomador: siempre en dinero y no en otros bienes”.⁴⁷

Al ser el seguro un contrato de carácter oneroso y bilateral, necesariamente implica prestaciones para ambas partes, así la del asegurador será, la de pagar la indemnización en caso de ocurrir el riesgo amparado, y la del asegurado o contratante lo es el de pagar la prima correspondiente.

De acuerdo a lo señalado por el artículo 31 de la ley el contratante del seguro estará obligado a pagar la prima en su domicilio, si no hay estipulación expresa en contrario.

Como se puede apreciar, el principal obligado a pagar la prima es el contratante, sin embargo en caso de insolvencia de este, podrá requerirse de pago al tercero asegurado, en el caso de seguro por cuenta de otro.

⁴⁴ Vivante César. Del contrato de seguro. Tomo I. Edición controlada por la Revista Mexicana de Seguros. Pág. 20

⁴⁵ Halperin Isaac. Ob. Cit. 34

⁴⁶ De Pina Rafael. Elementos de derecho mercantil. Editorial Porrúa, S.A. México, 1958. Pág. 279.

⁴⁷ Díaz Bravo Arturo.

Aún más el artículo 33 faculta al asegurador para compensar las primas o préstamos sobre pólizas que se le adeuden, con la prestación debida al beneficiario esto es, el beneficiario al obtener los productos del seguro, tiene la obligación de pagar las primas insolutas, obligación que cumplirá al momento que la compañía aseguradora descuenta del pago, el monto del adeudo.

Principio de indivisibilidad de la prima.

Aunque la ley no indica expresamente que la prima es única e indivisible, de la lectura de varios de sus artículos se desprende lo anterior, así el artículo 44 señala: “salvo estipulación en contrario, la prima convenida para el período en curso, se adeudará en su totalidad aún cuando la empresa aseguradora no haya cubierto el riesgo sino durante una parte de este tiempo”, es decir la prima se debe en su totalidad, aún y cuando el contrato se suspenda o termine antes de fenecer el periodo para el cual se contrato.

El fundamento de lo anterior esta en que la prima no se determina en base a un solo contrato, sino a la masa de estos; se calcula para periodos completos, generalmente de un año y no de momento a momento, por lo tanto si el asegurador no pudiera percibir la prima completa de ese contrato, se alterarían los cálculos realizados y tendría dificultades para hacer frente a las demás obligaciones contraídas, en virtud de los numerosos contratos que celebra.

Sin embargo en los seguros de daños es usual que las propias compañías aseguradoras devuelvan parte de la prima, cuando se extingue el contrato antes de que termine el periodo de seguro.

Lo anterior es completamente válido, ya que el mismo artículo 44 establece que las partes pueden convenir esto, al decir “salvo estipulación en contrario”.

Asimismo la ley faculta a las aseguradoras para que devuelvan las primas, cuando rescindan el contrato en forma unilateral, por ejemplo en los casos de un siniestro parcial o cuando el objeto asegurado cambie de dueño, supuestos contemplados por los artículos 96 fracción I y 107.

De la misma forma el artículo 43 faculta al asegurado a exigir la devolución de la prima, en caso de que el riesgo disminuya, siempre y cuando se haya convenido en el contrato. Si la prima se ha fijado en consideración a determinados hechos que agraven el riesgo y estos hechos desaparecen o pierdan su importancia en el curso del seguro, el asegurado tendrá derecho a exigir que en los periodos ulteriores se reduzca la prima conforme a la tarifa respectiva, y si así se convino en la póliza la devolución de la parte correspondiente por el periodo en curso.

Por otra parte, si bien es cierto que el principio de la indivisibilidad determina que la prima es única y por lo tanto el asegurador tiene derecho al total de ella, aún y cuando el riesgo se produzca al día siguiente de la entrada en vigor del seguro, con las excepciones señaladas, esto no significa que esta no pueda variar durante el periodo del seguro, ya que como lo señalan los artículos 43 y 65, si el riesgo disminuye o se agrava, de la misma forma, el importe de la prima debe disminuir o aumentarse, ya que como se vera más adelante, la prima va ligada con el riesgo.

La ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros en su artículo 36 obliga a las empresas aseguradoras a presentar ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas las tarifas y primas mediante las notas técnicas respectivas que se pretendan cobrar a los asegurados, por los riesgos cubiertos, a fin de regular y vigilar que estas no sean excesivas y por el buen funcionamiento de las compañías.

La prima una vez cobrada será destinada dentro de la empresa a un fondo de primas, mismo que servirá para cubrir los gastos de administración, financiamiento y para hacer frente a las obligaciones contraídas por la misma empresa.

La prima está integrada por dos partes:

- a) La prima neta,
- b) La prima bruta.

La prima neta o pura “es la suma que debe exigir el asegurador para afrontar exactamente el riesgo asumido, sin considerar sus gastos y sin realizar pérdidas ni beneficios”⁴⁸

La prima neta o pura “es la suma que debe exigir el asegurador para afrontar exactamente el riesgo asumido, sin considerar sus gastos y sin realizar pérdidas ni beneficios”⁴⁸

Se determina en base a cuatro elementos: riesgo en una unidad de tiempo determinada, suma asegurada, duración del seguro y tasa de interés.

La prima bruta, es la que comprende el recargo para subvenir los gastos y beneficios de la empresa (los impuestos, gastos de celebración, comisiones, costo de administración, ganancias, y otras reservas).⁴⁹

En otras palabras, la prima neta es destinada íntegramente a pagar la indemnización convenida, en caso de que se presente el siniestro y la prima bruta, servirá para mantener literalmente a la empresa, para cubrir sus gastos de funcionamiento y administración.

Cálculo de la prima.

El cálculo de la prima se obtiene en función de diferentes factores como son: el tiempo de exposición al riesgo, la suma asegurada, la gravedad e intensidad del riesgo. De la misma forma, sirve para la determinación de ésta las estadísticas que se tengan respecto al tipo de riesgo, mismas que servirán para determinar la probabilidad de realización del riesgo.

El artículo 34 de la ley señala: “...entendiéndose por período del seguro el lapso para el cual resulte calculada la unidad de la prima. En caso de duda, se entenderá que el período del seguro es de un año.”

De esta forma para la mayoría de los seguros la prima se determinará en base a el cálculo que se realice de los siniestros en un año, excepción hecha de los seguros de transportes toda vez que el riesgo que se cubre es transitorio y no permanente.

⁴⁸ Halperin Isaac. Ob. Cit. Pág. 191

⁴⁸ Halperin Isaac. Ob. Cit. Pág. 191

⁴⁹ Ibidem. Pág. 191

La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, está facultada para emitir disposiciones actuariales de carácter general, para el cálculo de las primas, tomando como base los rangos de siniestralidad en este tipo de riesgo, las estadísticas que de los mismos se tengan, etc.

Pago de la prima.

El artículo 31 de la ley sobre el contrato de seguro establece la obligación del contratante de pagar la prima. Sin embargo en el artículo 32 de la misma se faculta a la empresa aseguradora para exigir al asegurado el pago de la prima, en los casos de seguros por cuenta de tercero, cuando el contratante que obtuvo la póliza resulte insolvente.

Para Arturo Díaz Bravo, esto es “inútil por falso, ... la hipótesis del precepto es la contratación por cuenta de un tercero, esto es, sin la representación del tercero, luego el contratante no puede obligar a este último, ni comprometer su patrimonio; Cómo puede haber alguna acción del asegurador en contra del tercero asegurado, que no es parte en el contrato y que ningún mandato ha conferido al contratante? Por supuesto, cualquier acción judicial del asegurador podrá ser fácilmente enervada mediante la excepción de falta de acción, sin que importe la demostración de insolvencia del contratante.”⁵⁰

Aunado a lo anterior el artículo 180 de la misma ley determina que la empresa aseguradora no tendrá acción para exigir el pago de la prima, salvo el derecho a una indemnización por la falta de pago de la prima correspondiente al primer año, que no excederá del 15% del importe de la prima anual estipulada en el contrato. Cabe agregar que esta disposición sólo se aplicará a los seguros de personas, puesto que se encuentra dentro de las disposiciones especiales de este tipo de seguros.

Sin embargo el artículo 42 determina que la empresa aseguradora no podrá rehusar el pago de la prima de los acreedores privilegiados, hipotecarios, prendarios, beneficiarios, terceros asegurados o de todo aquel que tenga interés en la continuación del seguro.

⁵⁰ Díaz Bravo Arturo. Ob. Cit. Pág. 124.

En materia de seguros es común que intervenga un intermediario entre la compañía aseguradora y el contratante o asegurado, el llamado agente de seguros, persona que como se vera más adelante también puede tener el carácter de empleado, pero en lo referente al presente tema, según lo determina el artículo número 42 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, este también puede aceptar el pago de la prima a nombre del asegurador, siempre y cuando otorgue recibo oficial de la institución aseguradora, en cuyo caso se entenderá que fueron recibidas directamente por la empresa.

En lo referente al lugar de pago de la prima, se establece que salvo pacto en contrario, éste se realizará en el domicilio del contratante.

La prima vencerá al momento de la celebración del contrato, salvo pacto en contrario, sin embargo puede convenirse el fraccionamiento de su pago, que puede realizarse en parcialidades por el mismo período de duración, mismos que no podrán ser inferiores a un mes, de acuerdo a lo señalado por los artículos 37 y 38 de la ley de la materia.

La excepción a lo anterior lo encontramos en el precepto número 39 que determina que en los seguros por un solo viaje, tratándose del transporte marítimo, terrestre o aéreo y de accidentes personales así como en los seguros de riesgos profesionales no se podrá convenir el pago fraccionado de la prima.

Como ya se ha dicho la prima vencerá al momento de la celebración del contrato, pero cuando se convenga el pago fraccionado, se entenderá que el pago de la prima vencerá al comienzo de cada período y no al final, pero tratándose de la primera parcialidad, ésta vencerá al celebrarse el contrato.

Así, si no se ha pagado la prima o su fracción dentro de los 30 días naturales siguientes al vencimiento de esta -el llamado plazo de gracia-, los efectos del contrato cesarán automáticamente a las doce horas del último día de este plazo. Sin que las partes puedan convenir al respecto, por estar prohibido expresamente por la ley en su artículo 41.

La mora en el pago de la prima produce diversos efectos, dependiendo del tipo de seguro.

- a) En el seguro de daños, da lugar a la cesación de los efectos del contrato cuando no se pague la prima dentro de los treinta días siguientes al vencimiento.

A este respecto cabe hacer la siguiente observación:

- Para determinar si el contratante ha incurrido en mora debe de tomarse en cuenta el lugar de pago de la prima, ya que no obstante que la ley señala que lo será el domicilio del contratante, también permite que se convenga al respecto, por lo tanto si el lugar del pago es la compañía aseguradora, bastará que transcurra el plazo de gracia concedido por la ley, para su pago, para que la compañía pueda cesar los efectos del contrato, sin perjuicio de que pueda demandar ante los tribunales el pago de la prima.

Caso distinto es, si el lugar de pago es el domicilio del asegurado o contratante, ya que no se podrá declarar la mora sino hasta que sea requerido para el pago y no lo efectúe.

b) En los seguros de personas, la ley señala diversos supuestos como son:

- El asegurador carece de acción para exigir el pago de la prima, teniendo derecho únicamente a una indemnización del 15% del importe de la prima anual, cuando se deje de pagar la prima correspondiente a un año.

- Cuando se cubran tres anualidades consecutivas y se deje de pagar la prima, el seguro quedará reducido de pleno derecho de acuerdo a las normas técnicas establecidas que deberán figurar en la misma póliza. Sin embargo el asegurado tendrá derecho a que se le devuelva una parte de la reserva matemática, la cual se determinará de la misma forma que el supuesto anterior.

2.3.4. El riesgo.

Es este el elemento principal del contrato de seguro pues constituye la base para el celebración del contrato.

“El riesgo en un suceso dañoso, futuro e incierto”⁵¹

“El riesgo debe por lo común referirse a un evento futuro que tiene que ser incierto, al menos en cuanto al momento en que deba producirse”⁵²

“La incertidumbre que existe de que un suceso pueda ocurrir”.⁵³

Las definiciones anteriores enumeran las principales características de este elemento, así el riesgo es un acontecimiento futuro e incierto que al ocurrir puede causar daños.

El riesgo siempre será futuro ya que una eventualidad ocurrida en el pasado ya no representa una amenaza de daño, puesto que ya se efectuó.

La Ley del Contrato de Seguro contiene diversas disposiciones en torno al riesgo particularmente en sus artículos 45°, 46°, 47°, 52°, 53°, 54°, 55°, 56°, 57°, 58°, 58°, 61° y 63°.

La empresa aseguradora responderá de todos los acontecimientos que presenten el carácter de riesgo cuyas consecuencias se hubieren asegurado, a menos que el contrato excluya de manera precisa determinados acontecimientos.

Por otro lado la inexistencia del riesgo provocará la nulidad del contrato de seguro, lo mismo ocurrirá si el riesgo se hubiere ya realizado.

⁵¹ Ruiz Rueda Lus Ob. Cit Pág. 2

⁵² Vivante César Ob Cit Pág 20.

⁵³ R. Greene Mark. Riesgo y seguro Edición controlada por la Revista Mexicana de Seguros Pág. 2

Sin embargo los efectos del contrato podrán hacerse retroactivos si las partes así lo convienen, al presentarse este caso el asegurador perderá su derecho a las primas y al reembolso de los gastos.

De la misma forma el contratante que conozca esa circunstancia -la inexistencia del riesgo o la previa realización del siniestro- perderá el reembolso de las primas y está obligado al pago de los gastos erogados por la aseguradora.

Por otro lado si el riesgo deja de existir después de celebrado, éste se resolverá de pleno derecho y la prima sólo se deberá por el primer año en caso de que se haya pactado, que los efectos del contrato serían posteriores a la fecha de la celebración y el riesgo desaparece en el intervalo, la aseguradora solo tendrá el pago de los gastos.

Para una mejor apreciación del riesgo el proponente esta obligado a declarar al asegurador todos aquellos hechos o circunstancias tal como los conozca o deba conocerlos al momento de contratar el seguro.

Esta declaración debe hacerse de acuerdo al cuestionario que la misma aseguradora formule al contratante.

La omisión o inexacta declaración de los hechos o circunstancia dará derecho a la aseguradora para considerar rescindido de pleno derecho el contrato, con las excepciones que la misma señala.

La rescisión debe comunicarse por escrito al asegurado dentro de los 15 días siguientes a la fecha en que el asegurador conozca la omisión o inexacta declaración.

No obstante, cuando esa inexacta declaración u omisión se refiera sólo a alguno de las cosas o personas, el seguro quedará en vigor para todas las demás, si se comprueba que la aseguradora las habría asegurado solas en las mismas condiciones.

Sin embargo a pesar de la omisión o inexacta declaración del contratante la empresa aseguradora no podrá rescindir el contrato si la misma empresa provocó la omisión, si tenía o debía tener conocimiento de ella, o si conocía exactamente el hecho que ha sido inexactamente declarado o bien la empresa

renunció al derecho de rescisión del contrato por esa causa y por último si el declarante no contesta una de las cuestiones y aún si la empresa acepta asegurar el riesgo.

Por otro lado si durante el curso del seguro, el riesgo tiene agravaciones, debe comunicarlo al asegurador dentro de las 24 horas siguientes al momento en que las conozca.

La ley determina como esencial, la agravación se refiere aun hecho que de haberse presentado al celebrarse el contrato, hubiera provocado que la aseguradora contratara en diversas condiciones.

El artículo 53 de la Ley en comento, señala en que casos se presumirá que la agravación es esencial, así tenemos que:

I. Que la agravación es esencial, cuando se refiera a un hecho importante para la apreciación de un riesgo de tal suerte que la empresa habria contratado en condiciones diversas si al celebrar el contrato hubiere conocido una agravación análoga;

II. Que el asegurado conoce o debe conocer toda agravación que emane de actos u omisiones de sus inquilinos, cónyuge, descendientes o cualquiera otra persona que, con el consentimiento del asegurado, habite el edificio o tenga en su poder el mueble que fuere materia del seguro.

No obstante lo anterior en el contrato se puede pactar expresamente determinadas obligaciones a cargo del asegurado con el fin de atenuar el riesgo o impedir su agravación.

La agravación del riesgo no producirá sus efectos:

I. Si no ejerció influencia sobre el siniestro o sobre la extensión de las prestaciones de la empresa aseguradora;

II. Si tuvo por objeto salvaguardar los intereses de la empresa aseguradora o cumplir con un deber de humanidad;

III. Si la empresa renunció expresa o tácitamente al derecho de rescindir el contrato por esa causa. Se tendrá por hecha la renuncia si al recibir la empresa aviso escrito de la agravación del riesgo, no le comunica al asegurado dentro de los quince días siguientes, su voluntad de rescindir el contrato.

En los casos de dolo o mala fe en la agravación del riesgo, el asegurado perderá las primas anticipadas.

Como se ha visto, el riesgo es el elemento más importante del contrato, ya que si no existe este, al momento de la celebración del contrato o bien ya se ha realizado, el contrato es nulo.

Asimismo, al momento de la contratación deben realizarse diversas declaraciones en torno al riesgo las cuales siempre deben ser exactas y verdaderas, ya que de lo contrario, la aseguradora puede rescindir el contrato.

En general, el riesgo, la declaración que se haga de éste y su adecuada apreciación tiene diversos efectos, los cuales afectan directamente al contrato, por lo que podemos concluir que es su elemento más importante.

2.3.5. El siniestro.

El siniestro es la realización del riesgo previsto en el contrato.

Al ocurrir el siniestro, se hace exigible el cumplimiento del contrato por parte del asegurado, es decir la realización del siniestro da origen a la obligación del asegurador, consistente en el resarcimiento pactado en el contrato.

Luis Ruiz Rueda en su obra El Contrato de Seguro señala los elementos del siniestro los cuales son de dos especies, los elementos en que se descompone la noción de siniestro: a) elementos de hecho, o sea la realización del evento temido, considerado en el contrato y las circunstancias concretas en que se produzca, y b) elementos jurídicos, o

sea los límites del riesgo asumido, con los cuales deben coincidir las circunstancias concretas en que se realice el evento, para que el asegurador esté obligado a la prestación prometida.⁵⁴

La realización del siniestro trae diversas obligaciones para el asegurado o beneficiario entre ellas están:

1. Aviso al asegurador del siniestro. Tan pronto como el asegurado o beneficiario en su caso, tengan conocimiento de la realización del siniestro y del derecho constituido a su favor por el contrato de seguro, deberán ponerlo en conocimiento de la empresa aseguradora.

La ley señala un plazo máximo de 5 días para el aviso, que en todo caso será por escrito, salvo que en el contrato se establezca otra cosa.⁵⁵

No obstante que la ley señale 5 días para el aviso del siniestro al asegurador, cabe hacer notar que se refiere claramente a un máximo de 5 días y no a un mínimo, es decir deja a la voluntad de las partes la decisión de disminuir este plazo, ya que además, no hay un artículo en la ley que prohíba expresamente esta práctica.

2. Obligación de rendir información adicional. El asegurado tiene la carga de coadyuvar en todo momento con la aseguradora, teniendo ésta el derecho de exigir al asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro a fin de determinar los detalles y las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo.

3. Deber de salvamento. Al ocurrir el siniestro, el asegurado tiene la obligación de ejecutar todos aquellos actos que tiendan a disminuir o evitar el daño y si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones al asegurador, debiendo atenerse a las que se le indique, si por tal razón, efectúa gastos, la empresa aseguradora tendrá la obligación de reembolsarlos, a excepción de los que sean notoriamente improcedentes.

⁵⁴ Ruiz Rueda Luis Ob Cit Págs. 149 y 150

⁵⁵ Comentario En las pólizas de seguro contra robo este aviso puede ser menor al establecido por la ley, siendo generalmente de 24 horas, debido a que entre más pronto al asegurador tenga conocimiento del siniestro, se podrán conocer mejor las circunstancias en que ocurrió éste Este aviso puede ser por teléfono o incluso por telégrafo, de acuerdo a lo que las partes hayan convenido

Si la aseguradora da las instrucciones de que habla el párrafo anterior, deberá anticipar dichos gastos.

4. Invariabilidad de las cosas. De acuerdo a lo previsto por el artículo 114 de la ley en comento el asegurado estará impedido de variar el estado de las cosas, salvo por razones de interés público o para evitar o disminuir el daño, pero la empresa aseguradora deberá cooperar para que puedan restituirse a su lugar en el más breve plazo.

Ahora bien, el incumplimiento de estas cargas, produce diferentes consecuencias, como son:

1. La omisión del aviso a la compañía aseguradora, de la realización del siniestro, tiene diversos efectos como son:

- Cuando el asegurado o el beneficiario omitan el aviso a la compañía aseguradora, ésta podrá reducir la prestación debida, hasta la suma que habría importado, en caso de que se hubiera dado el aviso oportunamente.

- Si la omisión es para impedir intencionalmente que la compañía aseguradora pueda comprobar oportunamente las circunstancias del siniestro, ésta quedará desligada de todas sus obligaciones.

2. Si el asegurado viola la obligación de evitar o disminuir el daño o de conservar la invariabilidad de las cosas, la empresa aseguradora tendrá el derecho de reducir la indemnización hasta el valor que ascendería si dicha obligación se hubiera cumplido. Si dicha obligación es violada en forma dolosa por el asegurado, perderá todos sus derechos contra la empresa.

3. En caso de que el asegurado o el beneficiario disimulen o declaren inexactamente hechos que podrían restringir o excluir las obligaciones del asegurador, con el fin de hacerlo incurrir en error, dichas obligaciones quedarán extinguidas, si se demuestra este supuesto.

De la misma forma, quedarán extinguidas las obligaciones de la aseguradora si el asegurado no remite a tiempo, los documentos que le permitan conocer las circunstancias y los hechos relacionados con el siniestro.

Estas sanciones no serán aplicables, si se demuestra que no existió culpa del asegurado en el incumplimiento.

Asimismo el artículo 76 señala que cuando exista un impedimento por caso fortuito o fuerza mayor, para el cumplimiento de los plazos mencionados y por tal razón se caiga en mora, desapareciendo un derecho sujeto a la condición de la observancia de dichos plazos, se podrá cumplir la obligación retardada, cuando desaparezca el impedimento.

La ley establece otros supuestos en los que no obstante que el asegurado haya tenido culpa en la realización del siniestro, la empresa aseguradora sigue obligada para con el asegurado o beneficiario admitiéndose en el contrato únicamente la cláusula que libere a la empresa en caso de culpa grave.

Igualmente responderá de las pérdidas y daños causados por las personas respecto de las cuales sea civilmente responsable el asegurado, admitiéndose en el contrato la cláusula de que habla el párrafo anterior.

Por último, la empresa aseguradora quedará liberada de sus obligaciones, si demuestra que el siniestro se debió al dolo o mala fe del asegurado, del beneficiario o de sus causahabientes.

2.3.6. La indemnización.

De acuerdo al artículo 1º de la Ley sobre el Contrato de Seguro la compañía aseguradora se compromete mediante el pago de una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

De esta forma la indemnización que debe cubrir el asegurador puede ser de dos formas: la primera mediante el resarcimiento del daño y la segunda mediante el pago de una suma de dinero.

A este respecto cabe hacer una aclaración ya que dependiendo del tipo de seguro de que se trate será la forma de indemnización.

Así tenemos que en el seguro de daños se puede dar efectivamente el resarcimiento del daño, el artículo 116 de la ley en cita señala que la empresa aseguradora podrá reponer o reparar el objeto asegurado a satisfacción del

asegurado, liberándose así de la indemnización, lo cual no sería posible en el seguro de vida, por lo tanto en este tipo de seguro necesariamente la indemnización será mediante el pago de una suma de dinero.

Por su parte en el seguro de responsabilidad civil la indemnización será la que deba el asegurado a un tercero, como consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato.

Cabe hacer mención que en el contrato siempre se fija una suma asegurada máxima, por lo que no se podrá exigir a la aseguradora una cantidad mayor a la que se obligó a pagar.

La suma asegurada se fija en base a la relación económica entre el asegurado y la cosa por asegurarse, por lo tanto la indemnización será de acuerdo al valor real del interés asegurado en el momento de la realización del siniestro.

Para la indemnización no se toma en cuenta el valor con que se aseguró el objeto, ya que este sólo sirve para fijar la prima y la responsabilidad máxima del asegurador, lo anterior tiene su razón ya que con el tiempo el interés asegurado puede disminuir, por lo que al realizarse el siniestro el valor del interés asegurado puede ser mucho menor al que tenía al momento de contratar el seguro.

Lo anterior tiene su fundamento en lo dispuesto por el artículo 91 de la ley de la materia, que a la letra se transcribe a continuación.

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

Sin embargo en el mismo seguro de daños, las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa, para el resarcimiento del daño.

Además de los argumentos vertidos anteriormente lo dispuesto en el artículo 91 tiene su principal razón en que por regla general es el asegurado, quien fija libremente la suma asegurada, sin que tenga que ver el hecho que por ser aceptada por el asegurador sea prueba de su valor real.

Por lo tanto no importa si se trata de una pérdida total o parcial, ya que la indemnización se calculará en base al valor del interés asegurado.

Lo ideal es que el valor asegurable (es decir la suma asegurada) sea igual al valor real del interés asegurable, sin embargo no siempre es así ya que el asegurado a fin de pagar una prima menor puede declarar que el interés asegurable es menor al que realmente tiene y viceversa con tal de obtener una indemnización mayor, declarar que la cosa tiene un valor mayor al real, por lo anterior la ley sobre el contrato de seguro, en diversos preceptos regula estas situaciones, así el artículo 92 señala que salvo convenio en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés asegurado, la empresa aseguradora responderá de manera proporcional al daño causado.

De la misma forma el artículo 95 señala que cuando se ha celebrado un contrato por una suma mayor al valor real de la cosa asegurada y ha existido dolo o mala fe de una de las partes, la otra tendrá derecho a la nulidad y a demandar el pago de daños y perjuicios.

Pero si no hubo dolo o mala fe, el contrato será válido, pero únicamente hasta la concurrencia del valor real de la cosa asegurada, teniendo ambas partes derecho a pedir la reducción de la suma asegurada. La empresa aseguradora no tendrá derecho a las primas excedentes pero si a las vencidas y las que correspondan al período en curso.

“De acuerdo con los principios expuestos el seguro puede celebrarse por una suma igual al valor real de la cosa asegurada -seguro pleno- por una suma mayor al valor real de la cosa por asegurar -sobre seguro-, o por una suma inferior al valor real asegurable -infraseguro-”.⁵⁶

Respecto a la cita anterior, cabe hacer mención, que el sobreseguro y el infraseguro sólo tiene lugar, cuando el asegurado tiene pleno conocimiento de esta situación, por lo tanto no podemos hablar de estas figuras cuando el valor asegurable que se declaró al momento de la celebración, disminuyó o aumento en el transcurso del contrato.

⁵⁶ Rodríguez Sala J. Jesús. El contrato de seguro en el derecho mexicano. Tomo I. México, 1976 Pág. 574

Estas figuras tienen diversas consecuencias, por un lado están las jurídicas que ya mencionamos y por otro las económicas, ya que si se declara un valor asegurable mayor, pagará una prima mayor y si por el contrario, con el fin de pagar una prima menor declara un valor asegurable inferior al real, no tendrá una adecuada cobertura y no está amparado totalmente por lo que el monto de la indemnización no será por el total del daño. En ambos casos el asegurado sufre una derrama económica.

Por otra parte si la aseguradora indemnizó al asegurado por una pérdida parcial, cualquiera de las partes podrá pedir la rescisión del contrato a más tardar en el momento del pago de la indemnización, en caso de que no se rescinda el contrato, el asegurador no quedará obligado sino por el resto de la suma asegurada.

Para concluir podemos decir que "... lo ideal en el seguro sería que el valor real de la cosa asegurada correspondiera en un 100% al valor real asegurable, esto es lo que clásicamente se llama Seguro Pleno..."⁵⁷

Lo anterior toda vez que de acuerdo al artículo 91 citado la indemnización se hará en base al valor real que tenga el interés asegurado, al momento de realizarse el siniestro y no al valor asegurable declarado al momento de la celebración del mismo.

2.3.7. Tipos de seguros.

La doctrina ha elaborado diversas clasificaciones respecto a los tipos de seguros, hay quienes lo clasifican en dos grandes grupos:

- a) Seguros de daños, que también son llamados de intereses y,
- b) Seguros de personas, estos a su vez se pueden dividir en otros dos ramos: el seguro de vida, que se refiere estrictamente a la vida de la persona y dependerá de la duración de esta, y de personas en sentido amplio, que son aquellos que cubren el acontecimiento que pueda afectar la salud o la integridad corporal de la persona.

⁵⁷ Ibidem Pág 574

“De hecho, se consideran pertenecientes al sector de seguros todas las empresas que ofrecen al cliente -individuos y compañías- coberturas de seguros en los siguientes segmentos:

- daños y
- vida.

a los que se añaden los que operan en el campo del reaseguro (profesionales o no).”⁵⁸

De acuerdo a lo señalado por el artículo 7º de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, las operaciones de seguros se dividen en tres grandes grupos a saber,

I. Vida,

II. Accidentes y enfermedades; y

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

- a) Responsabilidad civil y riesgos profesionales,
- b) Marítimo y transportes,
- c) Incendio,
- d) Agrícola,
- e) Automóviles,
- f) Crédito,
- g) Diversos y
- h) Los especiales que declare la Secretaria de Hacienda y Crédito Publico, conforme a lo dispuesto por el artículo 9º de esta ley.

“Los seguros de daños son aquellos mediante los cuales la empresa aseguradora se obliga, a cambio del pago de la prima, a resarcir el daño patrimonial que sufra el asegurado al realizarse el evento temido (riesgo) previsto en el contrato.”⁵⁹

⁵⁸ Cercola Raffaele y Marco Coletti. La empresa que asegura a sus clientes Editorial MAPFRE. Madrid, 1996. Pág 2

⁵⁹ Ruiz Rueda Luis. Ob Cit. Pág 159

“Seguros de personas son los que garantizan la persona del asegurado contra los riesgos que la amenazan en su existencia, integridad, salud o vigor; generalmente terminan en un pago en dinero, pero las prestaciones están subordinadas a hechos que afectan directamente la persona del asegurado.”⁶⁰

Como se desprende de la clasificación hecha por la ley, de las operaciones de seguros y de las definiciones citadas anteriormente, el seguro de personas se divide en seguro de vida y seguro de accidentes y enfermedades.

Donati señala que “El seguro de vida es aquel contra la incertidumbre de la duración de la vida humana”.⁶¹

En cuanto al seguro de accidentes y enfermedades, existe una polémica respecto a su naturaleza, pues algunos autores opinan que no se trata de un verdadero seguro de personas, por el tipo de interés asegurado, que es la integridad física del individuo; por la forma de pago de la prima que a diferencia del seguro de vida, se debe íntegramente, no importando que el contrato termine antes del período pactado; entre otros factores, sin embargo como nuestra ley los ubica dentro de los seguros de personas, para los efectos de este trabajo, se consideraran de esta forma.

De acuerdo a la clasificación que realiza la ley en su artículo 7º ya mencionado, en su artículo 8º se ocupa de describir cada uno de los tipos de seguros enumerados, así:

Art. 8.- Los seguros comprendidos dentro de las enumeraciones de operaciones y ramos del artículo anterior, son los siguientes:

I. Para las operaciones de vida, los que tengan como base del contrato riesgos que puedan afectar la persona del asegurado en su existencia. Se consideraran comprendidos dentro de estas operaciones los beneficios adicionales que, basados en la salud o en accidentes personales, se incluyan en pólizas regulares de seguros de vida.

⁶⁰ Halperín Isaac. Ob. Cit. Pág. 48

⁶¹ Ruiz Rueda Luis. Ob. Cit. Pág. 207.

También se consideraran comprendidos dentro de estas operaciones los contratos de seguro que tengan como base planes de pensiones relacionados con la edad, jubilación o retiro de personas.

II. Para las operaciones de accidentes y enfermedades, los que tengan como base la lesión o incapacidad que afecte la integridad personal, salud o vigor vital del asegurado, ocasionada por un accidente o enfermedad de cualquier genero,

III. Para el ramo de responsabilidad civil y riesgos profesionales, el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro,

IV. Para el ramo marítimo y de transportes, el pago de la indemnización por los daños y perjuicios que sufran los muebles y semovientes objeto del traslado. Pueden igualmente asegurarse los cascos de las embarcaciones y los aeroplanos, para obtener el pago de la indemnización que resulte por los daños o la pérdida de unos u otros, o por los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena a terceras personas con motivo de su funcionamiento. En estos casos, se podrá incluir en las pólizas regulares que se expidan, el beneficio adicional de responsabilidad civil,

V. Para el ramo de incendio, los que tengan por base la indemnización de todos los daños y perdidas causados por incendio, explosión, fulminación o accidentes de naturaleza semejante,

VI. Para el ramo agrícola, el pago de la indemnización por los daños o perjuicios que sufran los asegurados por muerte, pérdida o daños ocurridos a sus animales, o el pago de indemnización por pérdida parcial o total de los provechos esperados de la tierra antes de la cosecha,

VII. Para el ramo de automóviles, el pago de la indemnización que corresponda a los daños o pérdida del automóvil, y a los daños y 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;

VIII. Para el ramo de seguro de crédito, el pago de la indemnización de una parte proporcional de las pérdidas que sufra el asegurado a consecuencia de la insolvencia total o parcial de sus clientes deudores por créditos comerciales; y

IX. Para el ramo de diversos, el pago de la indemnización debida por daños y perjuicios ocasionados a personas o cosas por cualquiera otra eventualidad.

Por ser tan amplio el estudio de las operaciones de seguros, y por ser el presente trabajo un estudio acerca de la necesidad de implantar un seguro obligatorio de responsabilidad civil en la República Mexicana, sólo se analizará con más detalle el seguro de responsabilidad civil en su forma general, en el transcurso del presente capítulo.

2.3.8. El agente de seguros.

Esta figura del derecho de seguros, esta contemplada en el artículo 23 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, y son aquellas personas físicas o morales que intervienen en la contratación de seguros mediante el intercambio de propuestas y aceptaciones, y en el asesoramiento para celebrarlos, conservarlos o modificarlos según la conveniencia de los contratantes.

En todo caso para actuar como agente de seguros se requerirá autorización de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, quien podrá en su caso revocar esta autorización, de acuerdo al Reglamento de Agentes en vigor.

Estas autorizaciones tendrán el carácter de intransferibles y se otorgarán en una o varias ramas u operaciones de seguros.

Se otorgarán a las siguientes personas, siempre y cuando reúnan los requisitos señalados en el Reglamento respectivo,:

- Personas físicas vinculadas a las instituciones de seguros por una relación de trabajo, para desarrollar esta actividad;

- Personas físicas que se dediquen a esta actividad con base en contratos mercantiles; y

- Personas morales que se constituyan para operar en esta actividad.

Esta autorización se hará constar en una cédula que contendrá su nombre o denominación, el señalamiento, en su caso de los agentes, de si actúan por cuenta propia o al servicio de una institución o de un agente persona moral, las operaciones o ramos que se les autoricen a intermediar, la fecha de su expedición, fotografía reciente así como el término de su vigencia y los demás datos que determine la Comisión.

Esta cédula tendrá una vigencia de tres años y la Comisión podrá refrendarla por períodos iguales, tratándose de personas físicas, en caso de un agente persona moral esta podrá ser indefinida.

La Comisión no otorgará la autorización aun y cuando se reúnan los requisitos señalados en el Reglamento respectivo, para operar como agentes, a aquellas personas que por su posición u otra circunstancia puedan ejercer coacción para contratar seguros.

Entre las actividades de los agentes de seguros están:

- La de informar en forma detallada, amplia y por escrito a la persona que pretenda contratar un seguro, sobre el alcance real de su cobertura, y la forma de conservarla o darla por terminada.

- Proporcionar a la institución de seguros la información auténtica que sea de su conocimiento, sobre el riesgo que se pretenda tomar, a fin de que esta pueda formarse un juicio sobre sus características y fijar conforme a las normas respectivas las condiciones y primas adecuadas.

- En todo momento deberán apegarse a las tarifas, pólizas, endosos, planes de seguros y demás circunstancias técnicas utilizadas por las instituciones de seguros.

- Podrán cobrar primas a nombre de la compañía aseguradora, siempre y cuando otorguen el recibo correspondiente.

Cuando se entreguen recibos oficiales, de una compañía aseguradora, por un agente amparando un contrato de seguros en el que se identifiquen los riesgos cubiertos, obligarán igualmente a la institución aseguradora.

Por otra parte y en razón de la función que desarrollan, la ley les impone varias prohibiciones expresas como son:

- No pueden celebrar contratos de seguros a nombre o por cuenta de la compañía aseguradora si no ha sido designado expresamente por esta para actuar como su apoderado.

- No pueden conceder a los asegurados, reducción de primas, participación en utilidades o comisiones o cualquier otra ventaja no especificada en la póliza.

- No pueden rebasar el límite señalado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público del volumen de primas que la compañía de seguros pueda emitir. Cabe hacer mención que esta prohibición no opera para los agentes que presten sus servicios a la institución de seguros, por una relación de trabajo.

- No pueden intervenir en la contratación de los seguros que determine el reglamento respectivo, cuando su intervención pueda implicar situaciones de coacción o falta a las prácticas profesionales que sean generalmente aceptadas en el desarrollo de su actividad.

- No proporcionarán datos falsos de las instituciones de seguros, que sean detrimentos o adversos en cualquier forma para las mismas.

De la misma forma la ley les señala diversas obligaciones como son:

- Se sujetarán a las disposiciones de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros y del Reglamento de Agentes de Seguros, a las orientaciones de política general que en materia aseguradora emita la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y a la inspección y vigilancia de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

- Están obligados a recibir las visitas de inspección que sean ordenadas por la Comisión y proporcionarles información en la forma y términos que se les solicite, así como atender sus requerimientos.

- Solicitarán la autorización de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas para el establecimiento, cambio de ubicación o clausura de sus oficinas.

- En caso de darse alguno de los supuestos anteriores, darán aviso con diez días de anticipación, a la Comisión, así como a los asegurados.

- Al igual que las instituciones de seguros, los agentes deberán observar las reglas de carácter general que en materia de publicidad y propaganda emita la propia Comisión, así estas deberán ser claras y precisas, no inducirán al error, confusión o al engaño respecto a los servicios que la institución ofrezca.

En cuanto a la responsabilidad de las instituciones de seguros, por los actos de sus agentes, de acuerdo a lo señalado por el artículo 13 del Reglamento de Agentes de Seguros y Fianzas “Los actos que con consentimiento de las instituciones realicen los agentes, los apoderados o las personas que no cuenten con la autorización para desarrollar las actividades de intermediación a nombre de las mismas, las obligarán así como a los agentes persona moral a responsabilizarse por los daños que causen.”

Todo contrato que se celebre entre las compañías aseguradoras y sus agentes, debe estar previamente aprobado por la Comisión.

2.4. Obligaciones de las partes en el contrato de seguro.

Al ser un contrato de seguro un contrato bilateral, las partes que lo celebran tienen diversas obligaciones, dependiendo del carácter con que actúen, a continuación mencionaremos, las que les establece la ley al asegurador y al asegurado.

2.4.1. Obligaciones del asegurador.

Por lo que hace a las obligaciones del asegurador, mucho se ha dicho acerca de que la principal consiste en el pago de la suma asegurada, sin embargo hay autores que sostienen que lo es la cobertura del riesgo, es decir, el asegurador queda obligado a partir del momento en que acepta garantizar un riesgo.

Entre los que defienden la postura acerca de que la principal obligación del asegurador es garantizar el riesgo, está Jesús Romero Salas que se pronuncia de la siguiente manera "...la indemnización no es la obligación principal de la aseguradora, sino que es una de las consecuencias del contrato, pues la institución se obliga primordialmente a asumir el riesgo mediante el pago de la prima, proporcionando así una certidumbre al asegurado, que esto es precisamente lo que trata de alcanzar el tomador al celebrar el contrato, puesto que el objeto de su interés radica en la conservación de la cosa y el provecho que de ella se puede obtener, y no en alcanzar una indemnización, la cual se cubrirá sólo en caso de que ocurra el siniestro previsto en el contrato." ⁶²

El legislador parece tener este mismo criterio, ya que de acuerdo a diversos artículos de la Ley sobre el Contrato de Seguro se infiere que ésta sigue la teoría de la garantía, así tenemos que los artículos 20 fracciones III, IV y V se refieren a "la naturaleza de los riesgos garantizados" "el momento a partir del cual se garantiza el riesgo" y la última de las fracciones se refiere a "el monto de la garantía".

⁶² Romero Salas Jesús Tesis profesional "El interés asegurable en los seguros de cosas" México, 1969 Pág.

De la misma forma se pronuncia Bruck, al afirmar "La obligación del asegurador tampoco es la prestación de la indemnización o pago del beneficio, porque vendría a carecer de causa toda vez que el siniestro no se produce o que el contrato se rescinde por cualquier causa. La obligación principal del asegurador consiste en la asunción del riesgo, de la que resulta la secundaria de indemnizar cuando se realiza -ya que indemnizar porque asumió el riesgo-, y otras obligaciones de menor importancia: entrega de la póliza, la dirección del proceso en el seguro de la responsabilidad civil, notificaciones y decisiones impuestas por el contrato, etc." ⁶³

Tal postura ha sido refutada por el ya citado Donati con los siguientes argumentos, que parecen concluyentes:

"a) La asunción del riesgo no configura una obligación del asegurador, pues de otro modo este último sería el expuesto al riesgo en lugar del asegurado, y con ello devendría titular del interés asegurado,

b) La adopción de todas las medidas técnicas necesarias para prevenir la eventual indemnización no deriva de la voluntad de las partes, ni de la ley reguladora del contrato: es un deber del asegurador frente al Estado y no frente al asegurado, quien no tiene derecho o acción para reclamar el cumplimiento de tal supuesta obligación." ⁶⁴

Aunado a lo anterior el artículo 1º de la misma ley señala "por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato".

De esta forma se señala que la principal obligación de la compañía aseguradora es la de indemnizar al asegurado, en caso de que se presente la eventualidad asegurada.

Apoya el criterio anterior Arturo Díaz Bravo al decir "...principio sostenido por la gran mayoría de los tratadistas, mencionado expresamente en los textos legales y confirmado por la redacción de los contratos: la principal obligación del asegurador es la de resarcir o pagar." ⁶⁵

⁶³ Halperín Issac Ob. Cit. Pág 268.

⁶⁴ Díaz Bravo Arturo. Ob. Cit Pág. 116

⁶⁵ Ibidem Pág 117

Cabe señalar que esta indemnización, será hasta por el monto de la suma asegurada, es decir, hasta por la cantidad que la aseguradora se comprometió a pagar en caso de presentarse la eventualidad y no se le podrá exigir un pago mayor a esta.

El crédito nacido del contrato deberá pagarse dentro de los treinta días siguientes a la fecha en que el asegurador haya recibido los documentos o informes necesarios, para valorizar la procedencia de la reclamación y el monto de esta y en caso de considerarla procedente, procederá al pago.

Otra obligación del asegurador pero de carácter secundario es la entrega de la póliza al asegurado, como se ya se especifico en el apartado referente a la póliza.

Por otra parte, en los seguros de daños cuando se haya convenido expresamente en el contrato, la empresa aseguradora al realizar el pago de la indemnización, podrá adjudicarse los objetos salvados en el siniestro.

Asimismo y esto dentro de sus derechos, esta el de poder subrogarse en los derechos del asegurado, cuando haya pagado la suma asegurada, es decir, puede repetir el pago contra aquel que causó el daño.

A través de diversos artículos de la ley se señalan diversas obligaciones a cargo del asegurador, sin embargo y a manera de conclusión podemos decir que la principal obligación del asegurador será la de resarcir o pagar la indemnización prevista en el contrato.

2.4.2. Obligaciones del asegurado.

Para el estudio del presente tema, considero necesario realizar antes una aclaración, ya que como se ha visto en anteriores puntos, en el contrato de seguro, pueden intervenir diversas figuras o personas, dependiendo del tipo de seguro de que se trate, así tenemos que en un contrato, pueden participar, un tomador y un asegurado, en otro el tomador y el beneficiario y por último solo un tomador o asegurado, por lo tanto, dependiendo del carácter que posean en el contrato, será el tipo y medida de su obligación, algunas de ellas van íntimamente relacionadas, así por ejemplo en los contratos por cuenta de otro -así

como en cualquier otro contrato- la obligación del tomador consiste en el pago de la prima, sin embargo, el asegurado tiene la obligación solidaria de pagar la prima en caso de insolvencia del tomador.

No obstante lo anterior, en este tipo de seguros, la obligación del asegurado de pagar la prima, es relativa, ya que si bien es cierto que el artículo 32° de la Ley de la materia establece que en los contratos por cuenta de otro, en caso de insolvencia del tomador, la compañía aseguradora, podrá exigir el pago al asegurado, sin embargo y recordando los principios generales que rigen los contratos, particularmente a sus efectos, lo pactado entre unos, no puede afectar a terceros y mucho menos se puede comprometer el patrimonio de una persona, sin poder o mandato que lo autorice expresamente para tal efecto.

Podemos señalar que la obligación principal del asegurado o tomador consiste en el pago de la prima, en el lugar y tiempo pactados en el contrato.

Por lo que hace a la forma y medio de pago de la prima, se ha tratado en el rubro correspondiente a ella.

En cuanto al asegurado como tal, en diferentes artículos de la ley se señalan diversas obligaciones, entre ellas están; la obligación de declarar por escrito todos los hechos importantes de los cuales tenga conocimiento y que puedan influir en la evaluación del riesgo.

De la misma forma deberá notificar al asegurador, las agravaciones que sufra el riesgo durante el curso del seguro, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que las conozca.

El artículo 66 señala la obligación del asegurado o beneficiario para comunicar a la aseguradora, tan pronto como lo conozcan, la realización del siniestro.

Asimismo y aunque esta supeditado a la voluntad de las partes, en el contrato se pueden estipular, diversas obligaciones a cargo del asegurado, para atenuar el riesgo o impedir su agravación.

En los seguros de daños, y en caso de que se contraten varios seguros con diferentes empresas para garantizar un mismo riesgo, el asegurado tiene la obligación de notificar por escrito a cada una de ellas, la existencia de los otros contratos, cuando intencionalmente se omita este aviso, las empresas quedaran desligadas de sus obligaciones.

Al ocurrir el siniestro, el asegurado tendrá la obligación de realizar todos los actos tendientes a evitar o a disminuir el daño y en caso de que no haya peligro en la demora, pedirá instrucciones a la aseguradora y se atenderá a ellas.

Por lo que hace a la obligación del beneficiario esta consiste principalmente -al igual que el asegurado-, en informar al asegurador al momento en que lo conozca, la realización del siniestro.

De esta forma podemos concluir que no obstante que en diversos artículos de la ley se estipulan varias obligaciones a cargo del tomador o asegurado actuando como tal, la principal de estas siempre será el pago de la prima.

2.5. El seguro de responsabilidad civil.

El origen del seguro de responsabilidad civil puede situarse en los últimos años del siglo XIX, sin embargo no se desarrollo sino hasta el siglo XX, siendo las propias compañías aseguradoras las encargadas de su evolución, a través de la creación de infinidad de seguros de responsabilidad civil.

Donati, basándose en el artículo 1917 del Código Civil italiano, define el seguro de responsabilidad civil “como el contrato mediante el cual el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado de cuanto esta deba satisfacer a un tercero como consecuencia de la responsabilidad civil prevista en el contrato y derivada de un hecho ocurrido durante la vigencia de la relación contractual.”⁶⁶

⁶⁶ Baurrum Murillo Carlos. Conferencias sobre el seguro de responsabilidad civil. Publicaciones de la Universidad de Deusto, Bilbao, 1979 Pág. 32

“Es aquel que tiene por objeto garantizar al asegurado contra las reclamaciones pecuniarias de los terceros respecto a los cuales pudiera verse comprometida su responsabilidad por razón de un hecho dañoso determinado”⁶⁷

Cabe mencionar que este tipo de seguro se encuentra comprendido dentro de los llamados seguros de daños, la razón de esto radica principalmente en que la víctima recibe la indemnización por un acto dañino y, por evitar la disminución del patrimonio del causante, ya que de no contar con el seguro de responsabilidad civil, éste se reduciría, al realizar a la víctima el pago de los daños sufridos.

Hay innumerables clases de seguros de responsabilidad civil, tantos como las causas que generan una responsabilidad civil, no obstante lo anterior, a continuación se presenta un cuadro de clasificaciones de este tipo de seguros elaborado por Carlos Biurrun.⁶⁸

I. RIESGOS SENCILLOS.

1. Persona privada, cabeza de familia.
2. Caza, animales domésticos.
3. Embarcaciones de recreo, vehículos sin motor.
4. Inmueble, edificios, condominios, ascensores, montacargas, escaleras mecánicas, antenas, carteles, rótulos luminosos, piscinas privadas, cisternas, depósitos, tanques.

II. RIESGOS DIVERSOS

1. Centros de Enseñanza.
2. Comunidades religiosas.
3. Parroquias.
4. Sociedades deportivas y recreativas.
5. Manifestaciones, exposiciones y ferias.
6. Verbenas, atracciones de feria.
7. Comercios.
8. Cines, teatros, salas de concierto.
10. Hoteles, pensiones, restaurantes, bares, piscinas públicas.

⁶⁷ Colin y Capitant Curso elemental de derecho civil francés. Vol. III Traducción de Néstor de Buen México, 1979 Pág 267

⁶⁸ Biurrun Murillo Carlos. Ob Cit. Pág 32

III. RIESGOS DE EMPRESAS INDUSTRIALES.

1. De las instalaciones.
2. De la explotación.
3. De los productos.
4. R.C. patronal.
5. R.C. cruzada.

IV. RIESGOS PROFESIONALES.

1. Médicos, cirujanos, dentistas, anestésistas.
2. Personal sanitario.
3. Farmacia.
4. Veterinario.
5. Hospitales, clínicas, sanatorios.
6. Otras profesiones.”

En nuestra legislación se encuentra regulado en el artículo 145 que dice “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”.

Respecto a esta rama de los seguros cabe hacer diversas anotaciones, como es la acción directa que tiene la víctima, en contra del asegurador y la naturaleza de este tipo de seguro.

El principal beneficiario del seguro de responsabilidad civil es el tercero dañado, tal como lo señala la ley y sólo en el caso de que éste muriera la indemnización se transmitirá por la vía sucesoria, a sus herederos.

Con la anterior disposición se da una acción directa a la víctima del siniestro, para que sin mayores trámites como lo sería un juicio, pueda exigir al asegurador la indemnización a que tiene derecho, por los daños causados por su asegurado.

Respecto a esto existe doctrina que considera que el seguro de responsabilidad civil no es un seguro a favor de terceros, ya que si tomamos en cuenta de que con la indemnización al tercero dañado, se evita un perjuicio al asegurado, con esto resulta que el primero en beneficiarse con el seguro es precisamente el asegurado.

Tal es la forma de pensar de Miguel González Argudelo en su Ponencia de Principios básicos del seguro de responsabilidad civil en el V Encuentro

Internacional de la Asociación Colombiana de Derecho de Seguros, al decir: “En efecto la obligación del asegurador, vale decir, la prestación a que se obliga, consiste en indemnizar al asegurado, de los perjuicios patrimoniales que sufra como consecuencia de haber incurrido en determinada responsabilidad. El beneficiario directo e inmediato del seguro es, pues, el asegurado”.⁶⁹

Josserand refuta esta postura al afirmar “El contrato celebrado para sí mismo llega a ser al mismo tiempo una operación celebrada para otro; y este resultado no puede ser jurídicamente obtenido sino por medio del contrato de la estipulación para otro”.⁷⁰

Nuestra legislación define al seguro de responsabilidad civil como aquel en el cual la empresa aseguradora se obliga a indemnizar al tercero que haya sufrido daños por una conducta de su asegurado, siempre y cuando, este previsto en el contrato, además de que en otro de sus artículos otorga una acción directa al tercero dañado en contra del asegurador, por lo tanto, nuestros legisladores simpatizan con la última de las opiniones citadas, al considerar en cierta forma, al seguro de responsabilidad civil como un seguro en favor de terceros.

El seguro de responsabilidad civil, como todos los contratos, se crean y rigen por la voluntad de las partes, y éstas pueden convenir sobre todo aquello que no este expresamente prohibido por la ley, a este respecto la ley sobre el contrato de seguro señala algunas restricciones y obligaciones expresas para las partes, a continuación se mencionan algunas de éstas.

En caso de que se lleve un juicio civil o penal en contra del asegurado, éste proporcionará a la empresa todos los medios de prueba necesarios para su defensa.

De la misma forma, la empresa pagará todos los gastos que el asegurado haya realizado en diversos procedimientos seguidos contra y, para su defensa, salvo que se haya pactado lo contrario.

Ningún convenio que el asegurado y el tercero dañado celebren, sin el consentimiento del asegurador, le será oponible.

⁶⁹ Gonzalez Argudelo Miguel Ponencia Principios básicos del seguro de responsabilidad civil V Encuentro Nacional de la Asociación Colombiana de Derecho de Seguros. Barranquilla, Colombia, 1979 Pág. 64

⁷⁰ Ibidem Pág 64

De la misma forma el hecho de que el asegurado confiese que el siniestro ocurrió, ello no implica el reconocimiento de una responsabilidad.

Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, el asegurador tiene la obligación de rembolsar al asegurado en forma proporcional lo que haya pagado.

El aviso sobre la realización de un hecho que importe responsabilidad debe darse, tan pronto como se exija la indemnización al asegurado.

Como ya se ha apuntado, la ley atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado considerándolo como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro.

Por último, la prescripción de la acción que tiene el beneficiario de un seguro de responsabilidad civil en contra del asegurador, es de dos años, contados a partir de la realización del siniestro.

CAPITULO 3

La implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos automotores en México

- 3.1. Antecedentes.
- 3.2. Importancia del seguro obligatorio.
- 3.3. Funcionamiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil para la República Mexicana.
 - 3.3.1. Sistemas para la instrumentación del seguro obligatorio.
 - 3.3.1.1. Adquisición directa del seguro obligatorio por los propietarios de vehículos de motor.
 - 3.3.1.2. Incorporación del seguro obligatorio al control vehicular.
 - 3.3.1.3. Establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil a través del consumo de gasolina.
 - 3.3.2. Rasgos comunes a los sistemas para la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil.
 - 3.3.2.1. Personas sujetas al seguro y coberturas.
 - 3.3.2.2. Obligaciones de las partes.
 - 3.3.2.3. Exclusiones.
 - 3.3.2.4. Fondo de garantía.
- 3.4. Régimen legal del seguro obligatorio.
- 3.5. Problema de constitucionalidad de la propuesta.
- 3.6. El seguro obligatorio de responsabilidad civil en otros países.
- 3.7. Propuesta.

LA IMPLANTACION DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA VEHICULOS AUTOMOTORES EN MEXICO.

3.1. Antecedentes.

Generalmente cuando ocurre un accidente automovilístico se generan daños, ya sea a las personas o a las cosas y en consecuencia gastos para los afectados, de acuerdo a la ley, quien hace uso de un vehículo considerado como peligroso por la velocidad que llegue a desarrollar, debe pagar los daños ocasionados por el uso de dicho vehículo, sin embargo no siempre son pagados por el responsable, la mayoría de las veces la víctima no es indemnizada y más aún si por las heridas o lesiones ocasionadas tiene que ser atendida por los cuerpos de seguridad del gobierno, es este quien asume los gastos médicos, situación que no se actualiza cuando el automovilista responsable del siniestro, cuenta con un seguro de responsabilidad civil, que lo ampare, e indemnice a la víctima por los daños ocasionados.

En diversas épocas se ha tratado de implementar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos que circulan en un determinado territorio, con el propósito principal de proteger tanto a los peatones como a los automovilistas en caso de ocurrir algún siniestro, ya que por ejemplo si un conductor atropellara a un transeúnte, sería el seguro quien pagaría los daños ocasionados, de esta forma la indemnización no saldría del patrimonio del responsable y la víctima en todos los casos sería indemnizada, con las excepciones que la misma ley señala.

De esta forma en el año de 1934 se trato de implementar este tipo de seguro, reglamentándose el artículo 31 del Código Penal, que señalaba:

Art. 31.- Para los casos de reparación del daño causado con motivo de delitos de imprudencia, el Ejecutivo de la Unión reglamentaria, sin perjuicio de resolución que se dicte por la autoridad judicial, la forma en que, administrativamente, deba garantizarse mediante seguro especial dicha reparación.

El reglamento de este artículo se publicó el 29 de agosto de 1934 y en su artículo 1º señalaba lo siguiente:

Art. 1.- Ningún vehículo podrá circular en el Distrito Federal sin estar amparado por una póliza de seguro que garantice la reparación de los daños causados a las personas por la imprudencia de los manejadores.”

En caso de que ocurriera algún accidente el reglamento contenía una tabla de indemnizaciones para cada caso, así si la víctima perdía la vida, el causante debería pagar una indemnización de \$2,000.00 pesos, en caso de la pérdida de los dedos de las manos la indemnización sería de \$500.00 pesos. Las primas serían pagadas por los propietarios de los vehículos.

En caso de controversia sobre la procedencia de las demandas de reparación de daños, la resolvería una Junta Administrativa, creada específicamente para resolver estas cuestiones.

Sin embargo la vigencia de este Reglamento quedó en suspenso por Decreto de fecha 27 de octubre de 1934, al ser tachado de inconstitucional, por diversas organizaciones. El aplazamiento de su vigencia tenía como fin que el Ejecutivo lo revisara y realizara las modificaciones necesarias para que tuviera eficacia plena, sin embargo nunca se realizó dicha revisión.

No obstante lo anterior, las autoridades al percatarse de la necesidad de un seguro que garantizará el pago de los daños ocasionados por un vehículo, establecieron tal obligación a los concesionarios y permisionarios del servicio público de transporte federal, así el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señalaba lo siguiente:

Art. 127.- Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación están obligados a proteger a los viajeros y a sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio. La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del transportista y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su equipaje y demás objetos de su propiedad o

posesión, que se registren desde que aborde hasta que descienda el vehículo.

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

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

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

La indemnización por la pérdida de la vida del pasajero será por una cantidad equivalente a setecientas treinta veces el salario mínimo diario vigente en el Distrito Federal en la fecha en que se cubra la misma. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, mediante acuerdo de su titular que se publique en el Diario Oficial de la Federación, y en atención a las condiciones de la economía nacional, podrá establecer nuevos límites de indemnización.

Tienen derecho al pago de la indemnización en caso de muerte del pasajero, las personas que señala en su orden, el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo. Para el pago de dichas indemnizaciones en cada caso, así como para fijar el monto de las que deban percibirse de acuerdo a las incapacidades y lesiones que se causaren y de los daños a las

pertenencias, la Secretaría resolverá lo conducente, de acuerdo a las disposiciones que al efecto señale el reglamento respectivo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Como se puede observar en el artículo anterior se regula de forma amplia y precisa lo referente a los daños ocasionados por un vehículo, pero sólo cuando estos vehículos sean operados por permisionarios o concesionarios del servicio público de transporte federal de pasajeros o de carga.

Sin embargo la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 22 de diciembre de 1993, en su artículo 3º transitorio dejó sin efectos parte de lo señalado en el artículo anterior, al establecer:

TERCERO: Se derogan los artículos...

A partir de la entrada en vigor de la presente ley, *se dejan sin efectos únicamente por lo que se refiere a las materias reguladas en la misma, los artículos 3º a 5º; 10º, 12º a 20º, 29º a 38º; 40º a 84º; 86º; 89º; 92º a 96º; 99º, 110º; 116º a*

124°, 126°, 127°, 523° a 532°; 535° y 541° de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Esta nueva ley en su Título Sexto llamado De la Responsabilidad, regula la responsabilidad en los caminos, puentes y autotransporte de pasajeros y turismo, así establece lo siguiente:

Art. 62.- *Los concesionarios a que se refiere esta ley están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Asimismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros y su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio.*

La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesionarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo.

Art. 63.- *Las personas físicas y morales autorizadas por los gobiernos de los Estados y del Distrito Federal para operar autotransporte público de pasajeros, y que utilicen tramos de las vías de jurisdicción federal, garantizarán su responsabilidad, en los términos de este capítulo, por los daños que puedan sufrir los pasajeros que transporten, sin perjuicio de que satisfagan los requisitos y condiciones para operar en carreteras de jurisdicción federal.*

Art. 64.- *El derecho a percibir las indemnizaciones establecidas en este capítulo y la fijación del monto se sujetará a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en Materia Federal. Para la prelación en el pago de las mismas,*

se estará a lo dispuesto en el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo.

La Secretaría resolverá administrativamente las controversias que se originen en relación con el seguro del viajero o usuario de la vía, sin perjuicio de las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes.

Art. 65.- Cuando se trate de viajes internacionales, el permisionario se obliga a proteger al viajero desde el punto de origen hasta el punto de destino, en los términos que establezcan los tratados y convenios internacionales.

Por lo que se refiere a los daños ocasionados por un vehículo que transporte carga, esta ley señala lo siguiente:

Art. 68.- Es obligación de los permisionarios de autotransporte de carga garantizar, en los términos que autorice la Secretaría, los daños que puedan ocasionarse a terceros en sus bienes y personas, vías generales de comunicación y cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga en caso de accidente, según lo establezca el reglamento respectivo.

De esta forma la citada Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, dejó parcialmente sin efectos lo señalado por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, toda vez que si bien es cierto que el artículo 3° transitorio de la ley de caminos, dejó sin efectos lo señalado por el multicitado artículo 127, esta medida sólo opera respecto de los caminos, carreteras o puentes determinados en su artículo 1° y 2° de la ley citada en primer lugar, por lo que el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación subsiste para los casos que no se encuentren dentro de estas especificaciones.

Como se desprende de los artículos antes citados, podemos observar que existe un seguro con características de obligatorio, que opera en las vías generales de comunicación y en los caminos y puentes federales de acuerdo a lo señalado por las leyes que los rigen, sin embargo dicho seguro sólo se limita

a los permisionarios y concesionarios del autotransporte de pasajeros o de carga, sin que exista a la fecha disposición alguna que obligue a los propietarios de un vehículo de uso particular a garantizar con un seguro, los daños que se puedan ocasionar con el vehículo.

Por otra parte en el Distrito Federal, en el año de 1976 se volvió a intentar establecer este tipo de seguro, así el Reglamento de Tránsito publicado en el Diario Oficial de la Federación el 28 de julio de 1976 disponía en su artículo 7º fracción IV, lo siguiente:

Art. 7.- 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 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 y que sea requerida por la autoridad para determinar si puede ser inscrito”.

Con dicha solicitud deberán presentarse los siguientes documentos:

IV. Póliza de seguro sobre vehículos, que cubra, al 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”.

Sin embargo dicha disposición resulto ineficaz por diversos factores entre ellos, por que no establecía las bases para la aplicación y funcionamiento de este seguro, sino que le dejo a una llamada Comisión Consultiva de Tránsito y Transportes la tarea de formular y proponer al entonces llamado Jefe del Departamento del Distrito Federal las características de este seguro, aunado al hecho de que solo se exigía la exhibición de la póliza de seguro, al momento del registro de un automóvil, lo cual limitaba la obligación de adquirir este seguro a los

vehículos que requerían dicho registro y si a estos factores le agregamos la inconformidad que empezó a mostrar la ciudadanía por el pago de la cuota del seguro, la obligación no sólo no se cumplió, sino que ni siquiera llegó a exigirse su cumplimiento.

En el año de 1989, el citado Reglamento fue abrogado y sustituido por uno emitido por la Asamblea de Representantes del Distrito Federal, que no obstante su modernidad, ya no exigió el seguro como condición para permitir la circulación de vehículos automotores, excepcionándose los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros a los cuales si se les obligó a contar con póliza de seguro que cubriera la responsabilidad civil por accidentes, así como las lesiones y daños que se pudieran ocasionar a los usuarios y peatones.

En dicho reglamento no se establecía sanción alguna para el caso de incumplimiento a la citada disposición.

Fue hasta el Reglamento de Tránsito publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 2 de diciembre de 1997 particularmente en sus artículos 42, 43 y 44, que se propuso el establecimiento de un seguro obligatorio de responsabilidad civil, este seguro debería de ser para todo vehículo que circulará en el territorio del Distrito Federal, en este nuevo reglamento se establecían características más definidas sobre este seguro, además por primera vez, se estableció una sanción en caso de inobservancia a esta disposición, los artículos que regularon este seguro son los siguientes:

Artículo 42.- 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 expedir la calcomanía correspondiente, misma que deberá portarse en el vehículo de manera obligatoria.

Artículo 43.- Si como resultado de un accidente de tránsito se ocasionan daños a bienes propiedad del Distrito Federal los implicados serán responsables del pago de los mismos. Si existen garantías de que se harán cargo de dichos daños, ninguno de ellos podrá ser detenido.

Cuando la causa del accidente de tránsito sea la falta de mantenimiento de una vialidad, una inadecuada señalización o alguna otra causa imputable a las autoridades del Distrito Federal, los implicados no serán responsables de los daños causados.

Las autoridades del Distrito Federal, en el caso de que se ocasionen daños a la Nación, darán aviso a las autoridades federales competentes, a efecto de que procedan de conformidad con las disposiciones legales aplicables.

Artículo 44.- En caso de que un accidente de tránsito sólo hubiere daños materiales a propiedad privada y los involucrados estuvieren de acuerdo en la forma de reparación de los mismos, ningún agente podrá remitirlos ante las autoridades. No obstante los vehículos serán retirados del lugar a fin de no obstruir la circulación.

Si las partes no estuvieran de acuerdo en la forma de reparación de los daños, serán remitidos ante las autoridades correspondientes.

Por su parte los artículos 85 y 87 determinaban las sanciones a las que se harían acreedores los infractores de las normas anteriores, por lo que por no portar la calcomanía que acredite la contratación del seguro de responsabilidad civil se tendría que pagar una multa equivalente a veinticinco días de salario mínimo general vigente.

Sin embargo dicho ordenamiento fue abrogado por el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal publicado en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el día 30 de noviembre de 1999, en este nuevo reglamento se sigue con la obligatoriedad del seguro, como lo señala su artículo 51, que a la letra dice:

Art. 51.- 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 y patrimonio en términos de ley.

Como se puede observar aunque el citado artículo sigue estipulando que todo vehículo que circule en el Distrito Federal deberá contar con una póliza de seguro que ampare la responsabilidad civil, en el nuevo Reglamento ya no se menciona nada acerca de la calcomanía que las compañías aseguradoras deberían proporcionar a todo aquel propietario de un vehículo que adquiriera el seguro.

De la misma forma se estableció una sanción por falta de precaución al conducir a los automovilistas que como resultado de un accidente de tránsito ocasiona daños a bienes de la Administración Pública del Distrito Federal.

Asimismo en este nuevo Reglamento se da acción a la víctima de un accidente de tránsito, ocasionado por el mal estado de la cinta asfáltica, para reclamar el pago de los daños sufridos, el artículo 52° señala, lo siguiente:

Art. 52.- Si como resultado de un accidente de tránsito se ocasionan daños a bienes de propiedad de la Administración Pública del Distrito Federal, los implicados serán responsables del pago de los mismos, independientemente éstos se harán acreedores a una sanción por falta de precaución al conductor.

Cuando la causa del accidente de tránsito sea la falta de mantenimiento de una vialidad, una inadecuada señalización o alguna otra causa imputable a las autoridades de la Administración pública (sic) Distrito Federal, los implicados no serán responsables de los daños causados y podrán efectuar reclamación ante la autoridad que corresponda para que ésta, a través de las dependencias, u organismos y procedimientos legales correspondientes, repare los daños causados a su persona y/o a su patrimonio.

Sin embargo estas normas no se han aplicado, toda vez que en el citado Reglamento no se establece sanción alguna, por no cumplir con esta obligación.

Por otro lado la Ley de Transporte del Distrito Federal establece la obligación a los concesionarios del transporte de carga o de pasajeros de contar con una póliza de seguro vigente para responder de los daños y perjuicios que

con motivo de la prestación del servicio, pudieran ocasionarse a los usuarios, peatones, conductores y terceros en su persona o patrimonio.

Aunque no se determina expresamente una sanción por no cumplir con esta obligación, los artículos 49 y 57 señalan que sí el concesionario o permisionario no paga las indemnizaciones por daños o perjuicios que se originen a la Administración Pública del Distrito Federal, a los usuarios, peatones, conductores o terceros, con motivo de la prestación del servicio público de transporte, es causa de revocación de la concesión o del permiso para operar este servicio.

Ahora bien, aunque en esta ley no se determina la obligación a cargo del usuario de un vehículo de motor particular, de contar con un seguro que ampare los daños que pueda ocasionar el mismo, el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, arriba citado, si señala dicha obligación, aunque no se establezca sanción alguna por la inobservancia de esta norma y que por lo tanto no se aplique.

De la misma forma, además del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal emanan de la Ley de Transporte para el Distrito Federal, dos Reglamentos más, el Reglamento para el Servicio de Transporte de Carga y el Reglamento de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, que se encargan de la regulación de la prestación de los servicios de transporte de carga y de pasajeros, a continuación veremos lo referente al seguro de responsabilidad civil en dichos ordenamientos.

Por lo que respecta a los vehículos que se utilicen para prestar el servicio de transporte de carga el artículo 27 fracción I del Reglamento para el Servicio de Transporte de Carga, establece la obligatoriedad para los permisionarios o concesionarios, de contar con un seguro vigente que garantice los daños que se puedan ocasionar a terceros en sus bienes y personas o cualquier otro daño que pudiera generarse por el vehículo o por la carga. Sin embargo al igual que en el Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal no se establece expresamente alguna sanción por el incumplimiento a esta norma, no obstante en su artículo 56 fracción XIX estipula una multa de 40 a 60 días de salario mínimo por cualquier violación a dicho Reglamento.

En cuanto a los vehículos de servicio público de pasajeros, el Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal

en su artículo 30 fracción III, establece la obligación de los concesionarios o permisionarios que presten este servicio, a tener siempre vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil por daños y perjuicios a usuarios o a terceros en sus personas o bienes.

A diferencia de los otros Reglamentos, éste si determina expresamente la sanción a que se hará acreedor quién no tenga vigente la póliza de seguro, así el artículo 72 fracción V del citado ordenamiento legal, señala:

Art. 72.- Se aplicará en términos del artículo 97, fracción XV de la ley, multa de 40 a 60 días de salario mínimo vigente, cuando se cometan las siguientes conductas:

V. No tener vigente la póliza de seguro de responsabilidad civil.

En otro orden de ideas quisiera realizar un análisis más profundo de los factores que en mi opinión contribuyeron para el fracaso de la propuesta de implantar un seguro de responsabilidad civil para vehículos en el Distrito Federal, el llamado SUVA, razones que considero son las siguientes:

- a) Inadecuada publicidad de la propuesta.
- b) Suma asegurada insuficiente.
- c) Cobertura muy limitada.

En relación al primer punto, hay que recordar la publicidad que se le dio a esta propuesta ya que aparte de ser escasa, no era lo suficientemente clara, no se especificaba que la cobertura sólo abarcaba a los daños que sufrieran las personas que ocupaban el vehículo, lo que trajo como consecuencia que las personas al llamar a las compañías aseguradoras para informarse acerca de los costos de este seguro, y enterarse del tipo de cobertura, se les hacía excesivo pagar desde \$250.00 hasta \$700.00 por un seguro que solo cubriría una parte de los daños, es decir hasta \$250,000.00 lo que lógicamente redujo en que la población en general tuviera una concepción negativa de esta propuesta.

Aunado a lo anterior, en la publicidad que se le dio a esta medida no se hacía el énfasis necesario en los beneficios que ésta traería, sino con la forma en como la manejaron, hacía pensar más bien en otra carga más, y no en algo que sería provechoso a largo plazo.

En cuanto al factor de la insuficiencia de la suma asegurada, hay que recordar lo estudiado en el capítulo primero de este trabajo, respecto a la responsabilidad civil, particularmente lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, que dice:

Art. 1915.- La reparación del daño debe consistir a elección del ofendido en el restablecimiento de la situación anterior, cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios.

Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total o permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinará atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. *Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas señala la Ley Federal del Trabajo.* En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos de la víctima.

Por lo que si tomamos en consideración que el salario mínimo más alto en el Distrito Federal al momento en que se trato de implantar esta propuesta era el correspondiente al de reportero gráfico es decir de \$103.15, además de que este era la base para calcular cada una de las indemnizaciones que señala el referido artículo, por lo tanto la indemnización por muerte inmediata era:

$$103.15 \times 4 \times 790 = 325,954.00 \text{ pesos}$$

Es decir, la suma asegurada máxima que se estableció para este seguro, era mucho menor a la indemnización por muerte que señalaba el Código Civil, por lo que no se proporcionaba una verdadera protección a los usuarios del seguro, ya que aún y cuando la compañía aseguradora pagara el siniestro, sólo cubría hasta el límite de su responsabilidad, que era de \$250,000.00, es decir, la víctima de un accidente automovilístico, o sus herederos, no obtenían el total de la indemnización a la que tenían derecho, por lo que podían demandar al responsable del daño, por el restante de la indemnización.

De esta forma con la insuficiente suma asegurada no se cumplía el principal propósito de este tipo de seguro: la protección de la víctima y la protección al patrimonio del causante del siniestro.

Por lo que hace al tercer factor, al igual que la suma asegurada, la cobertura que se determinó para este seguro, fue muy limitada, ya que sólo cubría el daño a las personas que se encontrarán dentro del vehículo y no a los ocupantes del otro vehículo o a los peatones que pudieran verse involucrados y mucho menos cubría los daños ocasionados a los bienes de terceros o de la Nación, es decir aún y cuando el seguro pagará los gastos médicos de las personas que resultarán lesionadas siempre y cuando se encontraran dentro del vehículo, el responsable tenía que pagar además los daños que sufrieran los bienes de terceros o bien algún peatón, esto en el mejor de los casos, ya que si el responsable se da a la fuga, la víctima de un accidente quedaría desamparada y no se cumpliría el objetivo principal de esta propuesta.

Por otra parte y siguiendo con los antecedentes de este tipo de seguro, en el Estado de Puebla en el año de 1990 se implementó este tipo de seguro, obligando a los propietarios de los vehículos, a su adquisición condicionando el trámite placas, tarjetas de circulación y para poder usar las vías públicas del Estado.

Sin embargo una vez más por razones políticas se suspendió el cumplimiento de esta disposición.

Por su parte el pasado mes de octubre de 1999 entro en vigor en el Estado de Jalisco el Reglamento de Tránsito para esa Entidad el cual obliga a los automovilistas a contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños causados por un accidente automovilístico, lo anterior debido a la alta incidencia de accidentes automovilísticos –aproximadamente 1650 al año- que ocurren en la entidad, este seguro obligatorio debe tener una cobertura básica, la suma asegurada es de 200,000.00, sin embargo debido a que pocos automovilistas dieron cumplimiento a esta norma se otorgó una prórroga de 80 días para adquirirlo la cual llegó a su fin el pasado día 6 de enero del año 2000, este seguro tiene la característica que es de cobertura nacional, es decir que si un vehículo con placas del Estado de Jalisco causa un accidente en otro lugar de la República, las compañías aseguradoras cubrirán la indemnización de cualquier manera. Asimismo los automovilistas que infrinjan esta norma no podrán ser detenidos, sino que se les aplicará una multa de 2 días de salario

mínimo es decir el equivalente a 70 pesos, sin embargo la obligatoriedad del mencionado seguro ha causado malestar entre distintos grupos de población, así la CROC ha manifestado que se amparara contra esta disposición, pues en su opinión un trabajador no debe dejar de comer por pagar un seguro.

Por otra parte el día 2 de junio de 1998 fue publicada en el Diario Oficial de la Federación la Ley del Registro Nacional de Vehículos, que tiene como objeto crear y regular el Registro Nacional de Vehículos.

El Registro Nacional de Vehículos es un Organismo de servicio público que tiene a cargo la identificación de los vehículos que se fabrican, ensamblan, importan o circulan en el territorio nacional, así como la de brindar el servicio de información al público.

Este Registro estará a cargo de la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial. Para su operación se creó el Comité Consultivo del Registro Nacional de Vehículos, en el que participarán representantes de: Secretaría de Comercio y Fomento Industrial, La Secretaría de Relaciones Exteriores, La Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la Procuraduría General de la República y representantes de fabricantes, ensambladores, comercializadoras de vehículos, instituciones de seguros, afianzadoras e instituciones de crédito.

El Registro cuenta con una Base de Datos, propiedad del Gobierno Federal, que se integrará con la información que de cada vehículo proporcionen las autoridades, fabricantes, ensambladores, comercializadoras, aseguradoras, particulares o cualquier otra fuente.

El Registro contendrá sobre cada vehículo, la información siguiente:

- I. El número de identificación vehicular,
- II. Las características esenciales del vehículo,
- III. El nombre, denominación o razón social y el domicilio del propietario,
- IV. Los avisos que actualicen la información.

Respecto al número de identificación vehicular, éste será asignado por los fabricantes o ensambladores de vehículos en territorio nacional y será el principal elemento de identificación del Registro.

La inscripción en dicho Registro podrá ser definitiva o provisional.

I. Estarán obligados a solicitar la definitiva quienes:

- a) Fabriquen o ensamblen vehículos en territorio nacional y destinados al mercado nacional, y
- b) Importen vehículos destinados a permanecer definitivamente en territorio nacional, y

II. La inscripción provisional, deberán solicitarla quienes:

- a) Importen temporalmente vehículos, y
- b) Importen vehículos en franquicia.

En cuanto a las compañías aseguradoras, están obligadas a proporcionar al Registro los avisos sobre:

- a) Expedición del seguro del vehículo, que incluirá número de póliza y nombre de la institución,
- b) Cancelación de póliza del seguro, y
- c) Robo, recuperación o pérdida total del vehículo.

Asimismo tendrán la obligación de exigir al proponente del seguro, la constancia de inscripción en el Registro.

Sin embargo estas obligaciones de las aseguradoras entrarán en vigor hasta que se establezcan sus términos y condiciones en el Reglamento de la Ley, que no ha sido promulgado, por lo tanto aún no entran en vigor.

Como se puede apreciar en los párrafos anteriores, el Registro Nacional de Vehículos sólo es un Organismo dedicado a llevar un control acerca de los vehículos que circulan o circularan en el país, de su situación jurídica, del estado físico, que tengan, etc, y su forma de operar de ninguna manera es parecida a alguno de los Organismos que

se proponen crear en el presente trabajo de investigación, para el establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil, toda vez que a las instituciones aseguradoras sólo se les obliga a proporcionar avisos al Registro, de las pólizas que expidan sobre vehículos, de la cancelación de la misma, así como del robo o recuperación del vehículo y a exigir en su caso la constancia de inscripción en el registro a los proponentes de un seguro sobre vehículos, es decir, no señala que se tendrán que asegurar todos los vehículos, -que es la propuesta de este trabajo-, sino que sólo determina diversas obligaciones a las aseguradoras y a otras entidades pero no la de un seguro obligatorio.

Una vez vistos los antecedentes de la propuesta de implantar el seguro obligatorio de responsabilidad civil, pasaremos a revisar los argumentos que sustentan la presente propuesta.

3.2. Importancia del seguro obligatorio.

En los últimos años, se ha incrementado el número de vehículos que circulan en el territorio nacional (ver apéndice 1), debido a diversos factores, tales como el desarrollo económico, la modernización de los medios de locomoción, etc., hasta el año de 1995 y de acuerdo a datos del INEGI⁷¹ circulan en el país 13'245,600 vehículos particulares, lo que trae como consecuencia el incremento del número de accidentes, que generan desequilibrios sociales con una dolorosa secuela de pérdida de vidas, familias en desamparo, incapacidad física de personas y daños materiales de gran cuantía que muchas veces no llegan a tener su debida reparación por la falta de civismo de los causantes del daño o por su insolvencia.

Tan sólo en el Valle de México, el incremento de vehículos, se ha acelerado en forma sorprendente, ilustra lo anterior, el cuadro, elaborado por la Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad en coordinación con la Comisión Ambiental Metropolitana, (ver apéndice 2)⁷², en donde se puede apreciar que hace veinte años circulaban en la zona metropolitana 1.3 millones de automóviles y actualmente circulan 2.8 millones de automóviles de uso particular, es decir el riesgo que se crea por el uso de un

⁷¹ INEGI. Sistema municipal de Base de Datos (SIMBAD).

⁷² Felipe Ochoa y Asociados, S.C. Estudio Integral de transporte y calidad del aire en la zona metropolitana del Valle de México. Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad en coordinación con la Comisión Ambiental Metropolitana. CD.

vehículo de motor se ha incrementado, en forma considerable y por lo tanto el número de accidentes; de acuerdo a cifras del INEGI hasta el año de 1995, el número de siniestros en la República Mexicana provocados por vehículos de motor ascendía a la cantidad de 188,343 siendo Nuevo León el Estado que más accidentes de tránsito reporta con 40,329 siguiéndole el Estado de Chihuahua con 14,758, es decir al incrementarse el número de vehículos se incrementa el riesgo de provocar un accidente.⁷³

Es por ello, que los beneficios que se obtendrían con la obligatoriedad del seguro serían muy grandes, ya que toda persona que resultara dañada, tendría su reparación, aún y cuando la muerte de una persona es irreparable, si se le podría dar un alivio económico, lo mismo ocurriría en el caso de los bienes que pueden ser afectados por un accidente causado por un vehículo de motor.

De la misma forma se podría dar el caso de que el propietario de un vehículo, que sea de bajos recursos económicos, en un accidente de tránsito cause daños a un vehículo muy lujoso, es lógico que la reparación será muy costosa, eso sin tomar en cuenta los daños que pudiera sufrir el propietario y los ocupantes del vehículo siniestrado, lo que traería como consecuencia una carga muy onerosa, que tendría que absorber personalmente, en cambio si contara con un seguro que cubriera los daños por la responsabilidad civil, sólo tendrá que cubrir la prima y en su caso el deducible.

Por las razones antes expresadas considero que es necesario que todo propietario de un vehículo de motor cuente con un seguro de responsabilidad civil que cubra principalmente el daño a las personas, y en segundo plano el daño a las cosas.

3.3. Funcionamiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil para toda la República Mexicana.

Una vez que se han expuesto las razones por las que es importante establecer un seguro obligatorio de responsabilidad civil para toda la República Mexicana, se expondrán por separado tres sistemas que podrían aplicarse para la instrumentación del seguro obligatorio, se presentarán sus características principales y analizando sus ventajas y posibles desventajas.

⁷³ INEGI. Sistema Municipal de Base de Datos (SIMBAD). <http://inegi.gob.com.mx>

3.3.1. Sistemas para la instrumentación del seguro obligatorio.

Son varios los mecanismos que se pueden utilizar para llevar a cabo la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil y sobre todo para que funcione, así tenemos que se puede instalar de tres formas diferentes, las cuales son:

- a) Adquisición directa del seguro obligatorio por los propietarios de vehículos de motor.
- b) Incorporación del seguro obligatorio, al control vehicular.
- c) Establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad a través del consumo de gasolina.

3.3.1.1.- Adquisición directa del seguro obligatorio por los propietarios de vehículos de motor.

En este sistema el propietario de un vehículo de motor adquiere directamente el seguro de carácter obligatorio con la compañía aseguradora de su preferencia, ésta cobraría la prima de acuerdo a la clase y tipo de vehículo, expidiendo la póliza respectiva.

La tarifa aplicable para el cobro de la prima, al igual que los otros seguros, sería regulada y sancionada por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, a fin de evitar que al ser obligatorio la adquisición de este seguro, se cometan abusos en el cobro por parte de las compañías aseguradoras.

Una vez que se ha contratado el seguro y que se ha pagado la prima la compañía aseguradora expedirá una calcomanía que identifique a la institución y que servirá al propietario del vehículo para demostrar que ha adquirido dicho seguro.

La forma de operar de este sistema en caso de ocurrir el siniestro sería de la siguiente forma:

En caso de que el responsable del siniestro se mantenga en el lugar de los hechos, deberá dar aviso a la compañía aseguradora a fin de que esta indemnice directamente a la víctima del siniestro, para este caso, será necesario que la víctima o bien sus herederos presenten una formal reclamación a la aseguradora.

En caso de que el responsable no sea identificado o bien se de a la fuga y que por lo tanto se desconozca que compañía aseguradora debe indemnizar a las víctimas, lo hará en su lugar el fondo de garantía, del cual se explicara su funcionamiento más adelante.

En este supuesto la víctima o sus beneficiarios sólo tendrán que presentar un escrito de reclamación al fondo de garantía, el cual una vez que haya analizado la procedencia de la reclamación, realizará el pago de la indemnización.

Las posibles desventajas de este sistema radican en la falta de la infraestructura necesaria para garantizar la obligatoriedad de las medidas, es decir, en la práctica no se incluiría a todo el parque vehicular que tuviera la obligación legal de asegurarse, sin embargo esta desventaja se subsana con la creación del fondo de garantía pues la víctima de un siniestro ocasionado por el propietario de un vehículo que no cuenta con un seguro, no quedaría desamparada ya que sería el fondo de garantía quien cubriría la indemnización.

Otro de los inconvenientes que podría presentar este sistema sería que las aseguradoras incurrirían en gastos de adquisición convencionales, lo que implicaría una costosa tarifa de prima, no obstante este costo se reduciría considerablemente si las aseguradoras desarrollasen canales masivos de distribución del seguro.

Asimismo y como ya se ha dicho, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas sería la encargada de regular los mecanismos para la determinación de la tarifa de prima, evitando así el abuso de las aseguradoras.

La última de las desventajas y al parecer la principal es la renuencia de la mayoría de la población a la posibilidad de realizar una erogación significativa al momento de contratar el seguro, es decir, por todos es sabido la falta de cultura en relación a la prevención de riesgos, que existe entre la población mexicana, por lo que de por sí obligarla a realizar un trámite es difícil, aún lo es más si esto implica el desembolso de una cantidad de dinero, sin embargo con una adecuada publicidad y difusión de la medida se podrían obtener buenos resultados, como ejemplo está la implementación de los programas "Hoy no circula y de verificación vehicular de emisión de contaminantes", los cuales hasta ahora son considerados como exitosos.

No obstante de las desventajas antes mencionadas, son más las ventajas que posee este sistema, entre las principales están:

1.- La competencia entre las aseguradoras, es decir, al ser facultad del propietario del vehículo la elección de la compañía aseguradora, están tendrían que esforzarse en otorgar el mejor servicio, disminuyendo en lo más posible la tarifa de prima, tratando de captar el mayor número de asegurados, lo que desde luego beneficiaría a los propietarios de los vehículos.

2.- Este sistema permitiría obtener las estadísticas adecuadas para poder determinar los distintos riesgos a que se enfrentan los automovilistas en función de las características del vehículo, en diversas zonas geográficas del país, por lo que al tenerse una mayor experiencia siniestral, podría implicar una reducción en el monto de la prima, es decir con las estadísticas que se obtengan con la implementación de este sistema se podrá determinar con mayor precisión las zonas con mayor siniestralidad, por lo que tanto en estas zonas el costo del seguro sería menor al de zonas con mayor número de accidentes, por ejemplo, es claro que el parque vehicular en la Ciudad de México, es mucho más grande que el de la Ciudad de Puebla, por mencionar alguno, por lo que el riesgo de ocurrir el siniestro en la primera es mucho mayor que en la segunda.

3.- Al tener que pagar el costo del seguro en una sola exhibición, al inicio de la vigencia del contrato, permitirá que las compañías aseguradoras constituyan las reservas necesarias para hacer frente a las obligaciones adquiridas y su correcta inversión.

4.- Este sistema permite la liberación de responsabilidad por parte del causante, es decir, al momento de ocurrir un siniestro la responsabilidad de pagar la indemnización pasa directamente a la compañía aseguradora o en su caso al fondo de garantía, lo que garantiza que en todo caso la víctima recibirá la indemnización correspondiente.

En conclusión las principales ventajas que ofrece este sistema son las siguientes:

- a) Facilidad administrativa en el cobro de la prima.
- b) Agilidad en la contratación, reclamación, ajuste y pago del seguro.

- c) Protección en mayor medida a las víctimas de accidentes motivados por el tránsito vehicular.
- d) Liberar de responsabilidad legal en la mayor medida posible al contratante del seguro.
- e) Inclusión en la mutualidad asegurada de todo el parque vehicular.

3.3.1.2.- Incorporación del seguro obligatorio al control vehicular.

Este es el segundo sistema que se propone para la instrumentación del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la República Mexicana, en este sistema, el pago del seguro se realizaría junto con el derecho de uso de vehículos y/o tenencia que recaudan las Tesorerías de las Entidades Federativas a través de los mecanismos legales vigentes.

Es decir, el pago de la prima correspondiente al seguro obligatorio sería requisito para el otorgamiento de las placas o engomados de control vehicular y una vez hecho estos se le entregaría una calcomanía que comprobará el pago del seguro.

Para el funcionamiento de este sistema será necesario crear un Fondo o empresa administradora que se encargara de recibir y concentrar las primas que sean cobradas por la Tesorería o Instituciones Financieras y la de ayudar a determinar la prima que se cobrará de acuerdo a la clase y tipo de vehículo.

Este organismo sería regulado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, quien revisara y aprobará los mecanismos utilizados por el Fondo para la determinación de las primas.

La forma en que funcionaría este sistema sería la siguiente: El propietario de un vehículo de motor, al realizar el pago de la tenencia pagaría además una cantidad adicional por concepto de la prima del seguro, siendo requisito indispensable para la obtención del engomado.

Una vez que la Tesorería o la Institución Financiera haya recibido las primas, las transferirán directamente a las compañías aseguradoras o bien a un Fondo que para tal caso se cree.

Para la distribución de las primas a las compañías aseguradoras se puede optar por dos opciones: la primera es que sea el mismo asegurado quien elija a

la aseguradora de su preferencia y la segunda es que sea el fondo o empresa administradora quien se encargue del reparto de primas. A continuación se dará una explicación de cómo funcionaría este sistema con la aplicación de los métodos anteriores.

A.- Distribución de primas mediante la elección del asegurado.

En el caso que sea el propio asegurado quien elija a la compañía aseguradora de su preferencia se le deberá proporcionar una lista de las compañías aseguradoras que operen dentro del ramo de automóviles en la región en que se encuentre.

Al escoger a la aseguradora de su preferencia y realizar el pago, recibirá el comprobante correspondiente el cual será su póliza y un engomado que acreditará que ha realizado el trámite.

Al ocurrir un siniestro, el accidentado presentará la reclamación ante la compañía aseguradora que haya elegido el causante del daño, debiendo ésta indemnizar los daños, pero en el caso de que no se identifique al responsable o bien se de a la fuga, la víctima o sus herederos deberán presentar su reclamación ante el Fondo o empresa administradora, a fin de que esta en base a las reservas que para tal efecto constituya, indemnice el daño.

Respecto a la forma de operar de este fondo, aparte de concentrar y recibir las primas pagadas distribuirá la misma a la compañía aseguradora que haya elegido el asegurado, debiendo designar un porcentaje para la constitución de reservas, las cuales servirán para indemnizar a las víctimas de un siniestro, cuando no se conozca con exactitud la compañía aseguradora, que deba cubrir los daños.

De esta forma el costo de la indemnización se distribuirá entre todas las compañías aseguradoras.

La posible desventaja que puede presentar este sistema sería que una compañía aseguradora tuviera una demanda mayor a su capacidad, sin embargo esto se podría subsanar si la aseguradora cede la cartera excedente en reaseguro, es decir transmitirá las pólizas que excedan a su capacidad a otras compañías aseguradoras.

Por último en este sistema el seguro no podría cancelarse por voluntad de alguna de las partes, como ocurre en los demás seguros, por lo que el asegurador siempre se tendría la certeza del cobro de la prima.

B.- Distribución de las primas a través del Fondo de Garantía.

En caso de que la distribución de las primas sea a través del Fondo o empresa administradora, esta deberá constituirse por las aseguradoras y sus principales funciones serían:

- a) Asignar las primas a las aseguradoras.
- b) Determinar la prima de tarifa a cobrar y comunicarla a la Tesorería.
- c) Atender las reclamaciones y el pago de los siniestros.

Respecto a la primera función la empresa administradora podrá asignar las primas entre las aseguradoras en forma equitativa e igualitaria, de esta forma, cada aseguradora se responsabilizaría en esa proporción de la suma asegurada, en la atención de los siniestros.

Al igual que en el sistema anterior, si una compañía aseguradora recibe riesgos mayores a su capacidad, podrá ceder el exceso a través de reaseguro a otras compañías que formen parte de la administradora, quedando así obligada sólo hasta su capacidad real.

Para el cumplimiento de su segunda función tendría que llevar un registro de la clase y tipo de vehículos que se aseguren, del número de siniestros que se presenten, para estar en posibilidad de determinar la tarifa de prima a pagar por los asegurados, sin embargo los mecanismos que emplee, deberán ser aprobadas por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, por tratarse de un seguro obligatorio.

En cuanto a la tercera función, sería directamente la empresa administradora la que se encargaría de atender y en su caso indemnizar los siniestros que se llegaran a presentar. Para ello tendría que contar con una red de ajustadores quienes evaluarían el siniestro y en caso de ser procedente la administradora indemnizará al beneficiario del seguro.

Una vez que haya indemnizado a la víctima del siniestro, cobrará ésta a las aseguradoras en forma equitativa para que así todas cubran el siniestro.

Ahora bien, una vez que se ha analizado la forma en como funcionaría este sistema pasaremos a la exposición de sus ventajas y posibles desventajas.

Con este sistema no se puede garantizar que todo vehículo cuente con el seguro obligatorio, toda vez que de hecho hay vehículos que transitan sin haber realizado el pago del derecho de uso de vehículos, sin embargo el porcentaje de propietarios que si cumplieron con el pago de la tenencia es mucho mayor al que no lo hacen.

El tener que pagar el seguro al mismo tiempo que se paga la tenencia, implica una dificultad económica, ya que desde el punto de vista de los asegurados, el pago del seguro al inicio de la vigencia del contrato, podría implicar una erogación significativa.

Por otro lado, al distribirse en forma igualitaria entre las compañías aseguradoras las primas recaudadas, no habría competencia en éstas, no tendrían incentivos para mejorar sus servicios, sin embargo se subsanaría si es el asegurado quien elige libremente a la aseguradora de su preferencia pues en este caso, se verían obligadas a mejorar la calidad de su atención, para así captar mayores primas.

Las principales ventajas de este sistema serían que las aseguradoras reducirían en forma significativa los gastos de operación y adquisición, lo cual se traduciría en menores primas de tarifas para los propietarios, lo cual subsanaría una posible desventaja: Que este sistema no permite conocer en forma adecuada los distintos riesgos que representan los automovilistas en función de las características del vehículo, zona geográfica y experiencia siniestral, lo que no permitiría el cobro de diferentes primas.

Por último y al igual que el sistema anterior las aseguradoras al contar con la prima desde el inicio de la vigencia del contrato, podrán constituir en forma adecuada las reservas necesarias para hacer frente a las obligaciones contraídas.

3.3.1.3.- Establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil a través del consumo de gasolina.

Con este sistema el cobro de la prima del seguro se realizaría a través del consumo de gasolina, mediante un incremento en su precio, por un monto fijo e independiente a las demás componentes del mismo, funcionaría de la siguiente manera:

El pago de la prima del seguro, se realizaría en el momento en que un automovilista se abasteciera de gasolina en un centro de distribución, PEMEX recaudaría diariamente el total de las ventas, separando las primas del total recaudado, posteriormente las entregaría a una empresa administradora o a un Fondo que se crearía especialmente para ello.

Para definir la frecuencia con que PEMEX entregaría las primas a la empresa administradora, se realizaría un convenio especial con esta institución.

Esta empresa administradora o Fondo lo constituirán las empresas aseguradoras que estén autorizadas por la Secretaría Hacienda y Crédito Público para operar el ramo de automóviles y funcionaría de la misma forma que en el sistema anterior, es decir, concentraría las primas y las distribuiría en forma equitativa e igualitaria entre sus miembros, encargándose además de la atención de las reclamaciones presentadas por las víctimas de un siniestro en donde se vea involucrado un vehículo de motor.

De esta forma todas las aseguradoras asumirían el riesgo, recibirían primas y todas pagarían en forma proporcional la indemnización.

Cabe hacer notar que para el establecimiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil a través de este sistema, se tienen que tomar en cuenta varios puntos, entre ellos está el que podría ser considerado como un impuesto a la gasolina, sin embargo esto no sería así, si la participación del gobierno se limitará a regular y supervisar este seguro, no siendo el prestador del servicio.

La principal ventaja de este sistema radica en que no existe la posibilidad de que los propietarios de los vehículos eludan la obligación, pues la mayoría del parque vehicular utiliza la gasolina como combustible.

En cuanto a los vehículos que utilizan diesel u otro tipo de combustible diferente a la gasolina, se podría considerar otra manera de cobrarles a estos vehículos una prima adecuada, para incluirlos en el seguro.

Respecto a esto se considera que este tipo de vehículos que consumen gas LP o diesel generalmente pertenecen a flotillas industriales o de servicios que ya tienen contratado un seguro, por lo que no tendrían mayor problema.

Otra ventaja que presenta este sistema es que los costos de administración para las empresas son mínimos, por lo que la prima sería menor.

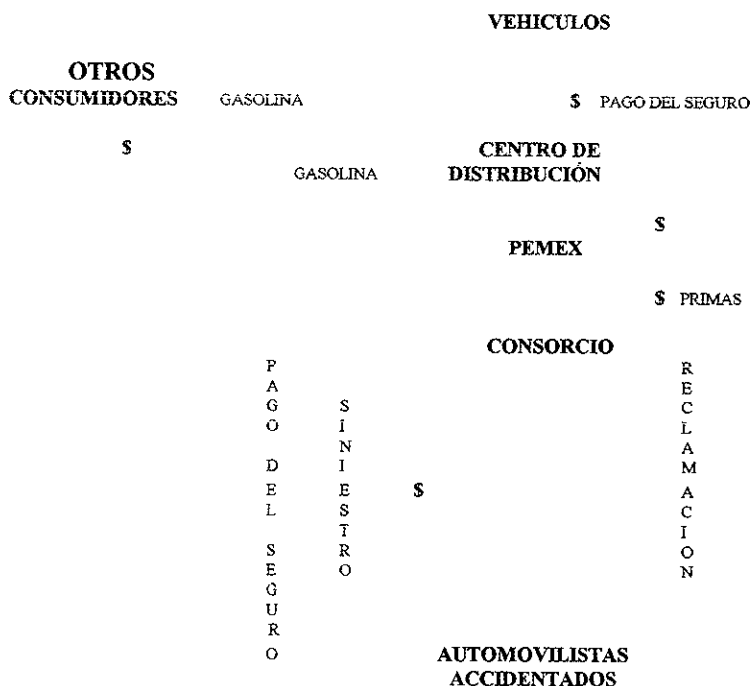
Una de las ventajas más importantes que presenta este sistema es que el costo del seguro podría resultar relativamente más justo, puesto que al estar relacionado al consumo de gasolina pagarían más los que presentasen una mayor exposición al riesgo, es decir, pagarían más los que más utilicen el vehículo, los que posean vehículos de mayor cilindraje y tonelaje y los que conduzcan a mayor velocidad.

En resumen las ventajas con que cuenta este sistema son las siguientes:

- 1.-Imposibilidad práctica de eludir la obligación.
- 2.-Facilidad administrativa en el cobro de la prima.
- 3.-Facilidad económica de pago de la prima para el asegurado.
- 4.-Agilidad en la contratación, reclamación, ajuste y pago del seguro.
- 5.-Proteger en la mayor medida posible a las víctimas de accidentes motivados por el tránsito vehicular.
- 6.-Liberar de responsabilidad legal en la mayor medida posible al contratante del seguro.

En cuanto al mecanismo de funcionamiento de este sistema sería de la siguiente forma: los conductores de vehículos acudirán al centro de distribución a abastecerse de combustible, éstos cobrarían el costo total y sería PEMEX quien separando la parte proporcional a las primas, las enviaría a la compañía administradora, quien se encargaría de indemnizar a las víctimas de un siniestro.

Para explicar mejor este sistema, se presenta a continuación un cuadro de cómo operaría éste:



En cuanto a los posibles inconvenientes, el principal sería que el incremento del precio del combustible elevaría los costos de producción de los bienes y servicios de las empresas que lo utilizan en alguna etapa del proceso productivo, lo que redundaría directamente en el Índice Nacional de Precios al Consumidor, creando una mayor inflación.

Las industrias más afectadas serían aquellas que utilizan la gasolina como medio de producción, es decir, la industria del autotransporte de pasajeros y de carga, lo que implicaría que estas aumentarían el costo de sus servicios.

Además el cobro del seguro con la gasolina, requeriría revisiones anuales al precio del combustible, aunada al incremento que actualmente se presenta cada mes, para determinar la prima de seguro.

Por otro lado el monto del “recargo a la gasolina” dependería de la estimación que se haga del consumo nacional de este combustible y del número de vehículos a circular, por lo que si se sobreestiman estos cálculos, se recaudaría una cantidad menor de la que se necesita para asegurar a los vehículos, es decir, en un momento dado se correría el riesgo de cubrir más indemnizaciones de las que se podrían para, por la baja recaudación de primas.

Sin embargo para cubrir esta eventualidad tendría que recargarse la prima en los primeros ejercicios para constituir una reserva técnica específica, para cubrir estos casos.

Asimismo, otra desventaja de este sistema radica en que las aseguradoras recibirían el pago de las primas de manera fraccionada y por monto incierto, por que los ingresos dependerían del consumo realizado de gasolina a nivel nacional y de la frecuencia con la que PEMEX transfiera los ingresos a las compañías o a la empresa administradora.

Al recibir las aseguradoras de manera incierta y en forma fraccionada las primas les dificultaría la planeación de la empresa y disminuirían sus ingresos por producto financiero.

En cierta forma, las compañías aseguradoras tendrían que asegurar desde el inicio a los vehículos y recibirían el pago total de la prima hasta el final del período, es decir, las aseguradoras estarían financiando el seguro, lo que implicaría un mayor costo en la prima. Además para poder cubrir esta situación instituciones de seguros tendrían que echar mano de las reservas que ya hayan constituido.

Por otro parte con este sistema las aseguradoras no podrían hacer una evaluación del riesgo, porque estarían imposibilitadas para seleccionar a sus asegurados por edad, sexo y comportamiento, lo que implica que una persona considerada de bajo riesgo tendría que pagar la misma tarifa de prima que una de alto riesgo.

Por último la asignación igualitaria de las primas no generaría competencia entre las empresas, por lo que las compañías no tendrían el incentivo para mejorar la calidad de su servicio dado que los asegurados no elegirían directamente a la empresa de su preferencia.

Una vez expuestos los sistemas propuestos para la implantación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para toda la República Mexicana, expondrán los rasgos en común a estos sistemas y que contaría el mencionado seguro.

3.3.2.- Rasgos comunes a los sistemas para la implantación del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

3.3.2.1.- Personas sujetas al seguro y coberturas.

- Personas.

Como en todos los seguros de daños, en el seguro obligatorio de responsabilidad civil, habrían los siguientes elementos personales, el asegurador, el contratante o tomador del seguro, que generalmente es el asegurado y el beneficiario.

Por lo que respecta al asegurador sólo podrán actuar como tal, las personas morales que se hayan constituido para tal efecto y que tengan autorización para operar en el ramo de automóviles.

En cuanto al contratante, tomador del seguro o asegurado, al ser un seguro obligatorio, todos los propietarios de vehículos tendrían derecho a ser asegurados, puesto que tienen la obligación de contratarlo, sin embargo podría presentarse el caso de que una compañía aseguradora se negará a asegurar un vehículo por el alto riesgo de su conductor, el problema se resuelve a través del fondo de garantía quién lo asumirá y repartirá el riesgo entre todas las aseguradoras que operen este ramo.

Cabe hacer mención que este problema sólo se presentaría en el primero de los sistemas propuestos, puesto que es el único en el que el propietario del vehículo escoge a la compañía aseguradora y excepcionalmente se podría presentar en el sistema de adquisición del seguro a través de la tenencia, pero sólo en el caso que la elección de la compañía aseguradora que asumirá el riesgo quede a cargo del asegurado.

El obligado a tomar este seguro sería el propietario del vehículo de motor o aquella persona que tenga el uso, goce o disfrute del mismo.

Por otro lado, para que realmente fuere eficaz el seguro obligatorio, todo vehículo de motor que circule por el suelo en territorio nacional, es decir, vehículos de uso particular, de alquiler, de transporte ya sea de carga o de pasajeros, inclusive motocicletas.

El beneficiario de este seguro sería –al igual que en los seguros normales de responsabilidad civil-, la víctima de un siniestro ocasionado por un vehículo de motor y a la que legalmente se le debe reparar el daño sufrido, en caso de muerte, se indemnizará a los herederos de la víctima, de acuerdo a la legislación civil del lugar donde ocurra el siniestro.

La víctima o sus herederos tendrán acción directa para reclamar la indemnización, haciendo así expedita la reparación del daño. Cabe hacer notar que esta acción directa ya esta regulada en la Ley sobre el Contrato de Seguro vigente, en su artículo 147 que señala:

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

En caso de muerte de éste, su derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria, salvo cuando la ley o el contrato que establezcan para el asegurado la obligación de indemnizar, señale los familiares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemnización sin necesidad de juicio sucesorio.

- Cobertura.

Se cubrirá la responsabilidad civil del asegurado o de cualquier persona que con su consentimiento use el vehículo, como consecuencia de las lesiones corporales o la muerte de terceras personas que cause con el vehículo.

Se pagará, por tanto, a la víctima la indemnización a que tenga derecho, los gastos de primeros auxilios, los gastos médicos como hospitalización, medicinas, cirujanos, médicos, enfermeras, etc., hasta su total reestablecimiento o hasta agotar la suma asegurada máxima que para tal efecto se establezca.

Por lo que el tipo de cobertura que tendría este seguro sería de dos formas: una que cubra el daño a personas y otra que cubra el daño a bienes de terceros.

Inicialmente la cobertura de este seguro podría ser únicamente para cubrir el daño a personas, toda vez que si se incluye el daño a bienes de terceros, el costo del seguro se incrementaría en forma considerable, puesto que el cubrir los daños ocasionados a otro automóvil o a propiedades, requiere de una mayor infraestructura, esto es, se tendría que hacer uso de talleres, grúas, refacciones, etc., lo que traería en consecuencia mayores gastos de operación a las compañías aseguradoras y si tomamos en cuenta que en el último sistema, es decir, el de adquisición del seguro a través del consumo de gasolina, las instituciones aseguradoras no cuentan con el total de la prima desde el principio del período, podría darse el caso de que se vean imposibilitadas para cubrir las indemnizaciones pues no contarían con los recursos necesarios.

Sin embargo, después de un tiempo de operación del seguro, y una vez que la población este familiarizada con el sistema, se podría incluir la cobertura de daños a bienes de terceros, o en todo caso, este siempre sería opcional, es decir, el obligado a adquirir el seguro, podría contratar ambas coberturas.

Aunado a lo anterior, si inicialmente el seguro tuviera cobertura únicamente para daños a las personas, su costo sería mucho menor, al que tendría si fuera de cobertura amplia.

Por otra parte, el seguro cubriría la responsabilidad civil por daños a terceros en sus personas, los cuales ascenderían a las cantidades establecidas por los Códigos Civiles aplicables, según el lugar donde se produzca el daño.

No obstante se fijará un límite máximo de responsabilidad, para las compañías aseguradoras, para una o más personas.

Así el seguro obligatorio cubriría la muerte a la que este obligado el asegurado, así como las incapacidades que sufra la víctima, los gastos médicos, hospitalarios, quirúrgicos y similares, hasta el límite máximo que para tal efecto se establezca.

3.3.2.2.- Obligaciones de las partes.

Para el estudio del presente tema, se dividirán en obligaciones del asegurado y en obligaciones del asegurador.

1. Obligaciones del asegurado.

- a) Pagar la prima.
- b) Mantener el vehículo en buen estado de conservación y mantenimiento.
- c) Dar aviso de cambio de propietario
- d) No usar el vehículo para un fin distinto al declarado.
- e) En caso de siniestro, el asegurado deberá dar aviso, tan pronto como tenga conocimiento del hecho, y dependiendo del sistema que se utilice, ya sea a la compañía aseguradora o al Fondo que para tal caso se cree; acompañando todos los documentos que tenga en su poder acerca del siniestro, tales como: actas de autoridades, actuaciones judiciales, actas de defunción etc.
- f) Dar aviso a la compañía aseguradora o al Fondo especial, de todo requerimiento, demanda, reclamación, citatorio, tan pronto como lo reciba, y de la misma forma deberá acudir a toda diligencia a la que sea citado, con motivo del hecho que haya dado lugar a presentar alguna reclamación amparada por la póliza.
- g) No podrá celebrar convenios, reconocimiento de adeudos u otros actos jurídicos semejantes, sin el conocimiento del asegurador.
- h) Una vez que el asegurador, pague la indemnización, el asegurado estará obligado al pago del total de la prima, aun y cuando no haya transcurrido el periodo completo del seguro.

2. Obligaciones del asegurador.

- a) Pagar la indemnización legal que el asegurado deba cubrir por los daños causados con el vehículo a terceros en sus personas. Este pago no podrá ser superior a la cantidad máxima establecida. El pago deberá hacerse dentro de los treinta días de recibida toda la documentación, siempre y cuando se determine su procedencia.
- b) Emitir al asegurado una póliza en donde consten las especificaciones del contrato de seguro, así como un engomado que servirá como comprobante de haber adquirido el seguro.

- c) Aportar una cantidad para la creación del fondo especial o empresa administradora.
- d) De las primas recaudadas, retener un porcentaje como contribución de los asegurados al fondo de garantía.

3. El beneficiario también tendría algunas obligaciones como son:

- a) Dar aviso por escrito a la aseguradora, -en el caso del sistema de elección directa del asegurado-, o al fondo especial, -en el caso de adquisición del seguro a través del pago de tenencia-, de los daños que haya sufrido, acompañando los documentos que comprueben la verificación del siniestro, así como de los daños.
- b) En caso de muerte de la víctima, sus deudos deberán exhibir el acta de defunción.
- c) A su reclamación deberá acompañar toda la documentación que acredite los gastos médicos, pruebas de atenciones médicas, quirúrgicas, hospitalarias o similares, así como las constancias de incapacidades e invalidez con las pruebas médicas.

En todo caso, el asegurador estará facultado para cerciorarse de la verificación de los daños, el monto de éstos, así como de las constancias y documentos que le presente el beneficiario.

3.3.2.3.- Exclusiones.

Al ser un seguro obligatorio, sería ilógico que se establecieran las mismas exclusiones que funcionan para los seguros normales, lo cual iría en contra del espíritu de este seguro, por lo cual las exclusiones para este seguro deben ser mínimas.

Hay que hacer la aclaración de que estas exclusiones sólo operarían en el caso de que sea el mismo propietario del vehículo quien elija a la compañía aseguradora, es decir sólo se aplicarían si la aseguradora es la encargada directa de la atención del siniestro, sin embargo, si en algún caso, las circunstancias de un siniestro se adecúan dentro de alguna de las exclusiones, el fondo de garantía deberá cubrir la indemnización respectiva, para así evitar que alguna víctima de un siniestro quede desamparada.

Las exclusiones serían las siguientes:

- a) Que al momento de ocurrir el siniestro, el conductor del mismo no cuente con licencia o la misma no tenga vigencia.

Esta exclusión obedece, principalmente a que si tomamos en consideración que de cualquier forma la víctima será indemnizada, se alentaría a que cualquier persona que no cuente con licencia en orden, conduzca un vehículo, incrementando con ello el riesgo.

- b) Destinar el vehículo a un uso diferente al previamente indicado.

Lo anterior tiene su razón, ya que para la determinación de la prima de un seguro, es necesario saber a que tipo de riesgo esta expuesto el vehículo, pues no es el mismo grado de riesgo el que tiene un vehículo de uso particular, al que tendría si se destinará para carga de mercancías u otros objetos, o aún más si se ocupará para participar en algún tipo de competencia de velocidad.

Aunado a lo anterior, por estar el costo del seguro en relación con el uso y características del vehículo, este debe ser utilizado para el uso que se indique, ya que conforme al mismo se cobrará la prima respectiva, dependiendo del sistema de implantación que se utilice.

- c) No se cubrirá la responsabilidad del asegurado por daños a personas que dependan económicamente de él.

Esta responsabilidad se excluye del seguro, toda vez que no puede ser una persona deudora y acreedora de si misma, por ejemplo, si un padre causa daños a su hijo, no podría demandarse a si mismo.

A este respecto, tampoco el Fondo de Garantía cubriría esta responsabilidad.

- d) Cuando el vehículo ha sido robado o sea conducido sin el consentimiento del dueño del vehículo, los daños que se causen a las víctimas, serán indemnizados por el Fondo de Garantía.

3.3.2.4.- Fondo de garantía.

Como se expuso en el punto referente a los sistemas para la instrumentación del seguro obligatorio de responsabilidad civil, será necesario crear un fondo de garantía o fondo especial, el cual dependiendo del sistema que se utilice, serán las funciones que realice.

Cabe hacer mención en primer lugar que este Fondo de Garantía no es un asegurador, sino un Organismo auxiliar en el funcionamiento del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

El Fondo de garantía se crearía con la asociación de las compañías aseguradoras que se encuentren autorizadas para operar el ramo de automóviles, siendo que como más adelante se verá, dependiendo del sistema que se aplique, dicho Fondo será el encargado de cobrar lo que haya pagado por concepto de indemnización, al causante del daño, deberá de dotársele de personalidad jurídica.

De esta forma en el primer sistema, es decir, en el cual el propietario de un vehículo de motor adquiere directamente con la compañía aseguradora de su preferencia, el seguro obligatorio, se crearía el fondo de garantía, por las mismas compañías aseguradoras, a fin de que cuando no se sepa cual es la compañía que tiene asegurado al causante del daño o bien se de a la fuga el causante del daño, sea este fondo el encargado de atender el siniestro y pagar la indemnización.

En este supuesto, la víctima o sus herederos, deberán presentar un escrito de reclamación al fondo de garantía, el cual una vez que haya analizado la procedencia de la reclamación, realizará el pago de la indemnización.

En cuanto al sistema de incorporación del seguro obligatorio al control vehicular o tenencia, se crearía este fondo para encargarse de recibir y concentrar las primas que sean cobradas por la Tesorería o Instituciones Financieras y la de ayudar a determinar la prima que se cobrará de acuerdo a la clase y tipo de vehículo.

Asimismo conforme a la forma de operar de este sistema, el propietario de un vehículo podrá elegir la compañía aseguradora con la cual contratar el seguro obligatorio, por lo cual las funciones del Fondo de Garantía se limitarían

además de las señaladas en los párrafos anteriores de este punto, a recibir las primas, para después enviarla a la compañía aseguradora que haya elegido el propietario del vehículo.

Sin embargo si dentro de este mismo sistema se opta por que sea el Fondo de Garantía quien se encargue de concentrar y repartir en forma igualitaria las primas entre las compañías aseguradoras que lo integren, sus funciones serán además de recibir, concentrar y repartir las cantidades recaudadas por concepto de primas, entre las aseguradoras, también tendría la función de determinar la prima de tarifa a cobrar y comunicarla a la Tesorería.

Para poder determinar la prima de tarifa que se debe de cobrar, el Fondo de Garantía llevará un registro de los siniestros que ocurran, el tipo de vehículos que se vean involucrados y en general de todos aquellos datos o estadísticas que puedan servir para realizar una adecuada evaluación del riesgo.

Además de las funciones anteriores, en la segunda opción que señala este sistema, el Fondo de Garantía será el encargado directo de atender el siniestro y en su caso, pagar la indemnización.

Una vez que haya pagado la indemnización, cobrará el monto de ésta en forma equitativa a las compañías aseguradoras que lo integren, para que así se reparta la carga de ésta entre todos los miembros.

Por lo que se refiere al tercer sistema, la forma de operar del Fondo de Garantía sería la misma que en el sistema anterior, cuando las primas se concentrarían en este Fondo y a su vez éste las repartiría entre todas las aseguradoras que lo integren, encargándose además de la atención del siniestro y del pago de la indemnización.

En todos los sistemas, el Fondo constituirá las reservas que sean necesarias para hacer frente a las obligaciones de las cuales no se pueda determinar que aseguradora es la encargada de pagarlas o bien el responsable se de a la fuga.

Los recursos para pagar la indemnización, los obtendrá de las aportaciones que hagan las compañías aseguradoras que lo integren, así como de la parte proporcional que se descuenta de la prima pagada por el asegurado, dependiendo el sistema que se aplique.

Al ser un seguro de beneficio social, la Federación podría realizar aportaciones, descontando una parte proporcional de algunos impuestos tales como el Impuesto sobre de derecho de uso de vehículos (tenencia), que se cobra en todas las Entidades de la República, y siendo la Federación a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la encargada de concentrar dichos recursos y repartirlos, sólo tomaría una parte de estos recursos, para aportarlos a este Fondo.

Es importante mencionar que el Fondo se subrogará en los derechos que posee el acreedor a la indemnización del accidente o su asegurador, cuando haya pagado la indemnización..

En todos los sistemas este organismo sería regulado por la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, quien revisara y aprobará los mecanismos utilizados por el Fondo para la determinación de las primas.

En resumen el Fondo de Garantía intervendrá en los siguientes casos:

- a) Cuando el vehículo que causó el daño no estuviere asegurado.
- b) Cuando el vehículo y el conductor sean desconocidos, o el vehículo sea robado.
- c) Cuando la aseguradora tuviere alguna excepción válida contra el asegurado, previamente determinada en el contrato de seguro.
- d) En cualquier caso en el que resultare controvertida la obligación de pago a cargo del asegurador, durante el tiempo que sea necesario para determinar a cargo de quién será el pago.

3.4.- Régimen legal del seguro obligatorio.

Una vez que se han analizado las cuestiones referentes al establecimiento de este seguro en el país, en especial lo referente a la responsabilidad civil, surge la pregunta de donde se establecerá esta obligación, es decir en que legislación se deberá incluir el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de motor que transiten sobre la República Mexicana, a este respecto creo conveniente la creación de una ley federal específica.

Como pudimos observar en el punto referente a los antecedentes, la aplicación de este tipo de seguro, ha sido por demás infructuosa, debido

principalmente en que esta medida se ha tratado de establecer mediante su inclusión en algún Código o Reglamento, en dos o tres artículos, lo que no permite una adecuada estructuración de este seguro, pues en unos cuantos preceptos no es posible determinar de manera adecuada, los principios y fundamentos que lo regirán, y aún menos la forma en como se estructurará y funcionará este seguro, de ahí la necesidad de crear un ordenamiento legal de carácter federal, en el cual se establezcan todos estos aspectos.

Aunado a lo anterior, reafirma la propuesta de la creación de una ley específica, el hecho de que la materia de seguros en general es muy especializada, tanto, que hay dos ordenamientos que la rigen de manera específica, aún más lo debe ser un seguro obligatorio de carácter federal.

De esta forma es necesario crear una ley sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de motor, que contenga los lineamientos, principios, fundamentos, características, etc., que regirán este seguro y no nada más imponer la obligación pura y simple de asegurarse, en algún Código o Reglamento.

Ahora bien, esta ley específica será de carácter federal, toda vez que si se impusiera la obligación en un Código o ley de aplicación local, no se conseguiría el objetivo deseado, de que todo vehículo que circule dentro del territorio nacional, cuente con un seguro que cubra la responsabilidad civil por un riesgo creado.

Es decir, el hecho de incluir la obligación de tener un seguro que cubra la responsabilidad civil en un Código o ley de carácter federal estatal y no federal, trae como consecuencia que un gran número de vehículos que transiten en ese lugar y que procedan de otro Estado en donde no existe tal obligación, posiblemente no tengan seguro y si llegarán a ocasionar daños, en el mejor de los casos, el responsable tendría que cubrirlos de su patrimonio, sin embargo también existiría la posibilidad de que la víctima quedará desamparada, no cumpliéndose el objetivo de este seguro.

3.5.- Problema de constitucionalidad de la propuesta.

Este ha sido el punto de discordia y en la mayoría de los casos el obstáculo más grande para la implementación de esta propuesta, al ser acusada de inconstitucional por las características de éste, sin embargo de acuerdo a los

argumentos que a continuación expresaremos, se demostrará que esto no es así, ya que de existir este obstáculo, no tendría caso el presente estudio.

Se deben tomar en consideración diversos puntos, en primer lugar hay que tomar en cuenta la forma de gobierno adoptada en nuestro país, que es de carácter federal, pero compuesta de Estados libres y soberanos, de acuerdo a lo señalado por nuestra Carta Magna en sus artículos 40, 41 y 124 que señalan lo siguiente:

Art. 40.- Es voluntad del pueblo mexicano constituirse en una República representativa, democrática, federal, compuesta de Estados libres y soberanos en todo lo concerniente a su régimen interior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental.

Art. 41.- El pueblo ejerce su soberanía por medio de los poderes de la Unión, en lo casos de la competencia de éstos, y por los de los Estados, en lo que toca a sus regímenes interiores, en los términos respectivamente establecidos por la presente Constitución Federal y las particulares de los Estados, las que en ningún caso podrán contravenir las estipulaciones del Pacto Federal.

Art. 124.- Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales se entienden reservadas a los Estados.

De la lectura de los artículos anteriores, particularmente el artículo 124, se desprende que los Poderes Federales no podrán intervenir ni legislar sobre aquellas materias que no se han determinado expresamente en la Constitución, ahora tenemos que determinar si el Congreso de la Unión tiene facultades para legislar sobre un seguro obligatorio de responsabilidad civil. De esta forma el artículo 73 de nuestra Carta Magna establece:

Art. 73.- El Congreso tiene facultad:

X.- Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, *comercio*, juegos con

apuestas y sorteos, intermediación y servicios financieros, energía eléctrica y nuclear, y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias del artículo 123.

De lo anterior se desprende que el Congreso de la Unión posee, entre otras facultades la de legislar sobre comercio, por lo que ahora debemos analizar si el contrato de seguro, es un acto de comercio, para lo cual nos remitiremos al Código de Comercio para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal.

El citado Código de Comercio en su artículo 75 enumera los actos que se consideran de comercio, así:

Art. 75.- La ley reputa actos de comercio:

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

Ahora bien, si de acuerdo a lo señalado por los artículos 1º y 3º de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, en materia de actividad aseguradora queda prohibida la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano a toda persona física o moral que no sea una institución de seguros o sociedad mutualista de seguros, y tomando en consideración lo previsto por los artículos 1º y 2º de la Ley sobre el Contrato de Seguro de los que se desprende que todo contrato de seguro se deberá contratar con una empresa aseguradora, tenemos que indudablemente el contrato de seguro, es un acto de comercio, regido por leyes federales de aplicación nacional.

Una vez analizado lo anterior, no hay duda de que el Congreso de la Unión tiene facultades para legislar para la creación de la ley que imponga el seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de motor en la República Mexicana, toda vez que el seguro es de carácter comercial, por lo que debe de regirlo una ley de carácter federal.

Por otra parte, es muy importante resaltar que el Congreso de la Unión sólo legislaría acerca del seguro, pero no sobre responsabilidad civil, ya que no esta facultado expresamente para ello, siendo ésta, materia del régimen interior de cada Estado.

Es decir, si el Congreso de la Unión, al legislar sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil, interviniera en esta materia, se podría tachar a la mencionada ley de inconstitucional, ya que legislar acerca de la responsabilidad civil, es facultad de cada Estado.

Lo anterior puede sonar contradictorio, ya que si el seguro en cuestión se denomina seguro de responsabilidad civil, se podría pensar que necesariamente se trataría ésta en la ley que lo imponga, sin embargo es errónea esta apreciación, ya que la citada ley no señalaría el monto de la reparación que haya que pagarse a la víctima o a sus derechohabientes por los daños causados por un vehículo de motor, ya que cada Estado determina en forma independiente el monto de éstos, es decir, el monto de los daños se determinaría de acuerdo a la legislación del lugar donde haya ocurrido el siniestro.

No obstante en la multicitada ley, se establecería un límite máximo de responsabilidad para el asegurador, lo que no quiere decir que la Federación trate de regular la responsabilidad civil o el monto de los daños.

Por lo que podemos concluir que es constitucional la creación de una ley que imponga el seguro obligatorio de responsabilidad civil en toda la República Mexicana para vehículos de motor.

3.6. El seguro obligatorio de responsabilidad civil en otros países.

En los últimos años el número de accidentes provocados por automóviles ha ido en aumento, debido a factores como el incremento de éstos en la circulación y a la velocidad que pueden llegar a desarrollar gracias al avance de la tecnología, por lo que algunos gobiernos de distintos países se han preocupado por proteger a las víctimas y han buscado diversas soluciones, entre las cuales figura la implantación de un seguro obligatorio.

Han sido los países Europeos quienes se han preocupado en mayor medida, por dar una solución a este problema, y desde hace varios años, han establecido diversas medidas para la protección de las personas que se ven involucradas en un accidente de tránsito, por lo que en el presente capítulo se estudiarán aunque en forma por demás breve, los sistemas aplicados en países como: España, Francia, Bélgica, Suiza y en general en Europa.

“La aparición del automóvil fue seguida desde el primer momento por una legislación destinada a procurar la seguridad del tráfico (Códigos de la Circulación) y a proteger, llegado el caso, a las víctimas por él ocasionadas. Esta protección -que en unos países se entendió y se entiende todavía suficientemente garantizada por las normas generales sobre responsabilidad automovilística (Alemania, Strassenverkehrsgesetz de 19-12-1952, o España, Ley sobre uso y circulación de vehículos de motor, de 24-12-1962)- corre el riesgo de resultar, sin embargo, ineficaz, por el hecho de la insolvencia del responsable del daño. Por esta razón ya en 1912 un país -Noruega- condiciona el permiso de circulación al depósito de una caución destinada a cubrir eventuales daños a terceras personas. Poco después, en 1914, Suiza instaurará por primera vez la obligación de concertar por parte de los automovilistas un seguro de responsabilidad por un importe mínimo determinado. En la actualidad, después de múltiples vicisitudes, el seguro obligatorio de responsabilidad -con notables diferencias en cuanto ámbito espacial de cobertura, límites de la cobertura en relación con los daños a las personas y a las cosas, o reconocimiento de la acción directa de la víctima contra el asegurador- es ya un hecho en la casi totalidad de países europeos.”⁷³

Como ya se dijo ha sido el continente Europeo antes que cualquier otro el que se ha encargado de tomar las medidas necesarias para atender el problema que representa que la víctima de un siniestro ocasionado por un automóvil o motocicleta, quede desprotegida ante por ejemplo la insolvencia del causante del daño, por ello cada país ha establecido diversas medidas tendientes a solucionar este problema.

El seguro obligatorio en España.

En España todas las cuestiones relativas a la regulación de la circulación de automóviles han sufrido constantes cambios y adaptaciones de acuerdo a su realidad social, aunque en términos generales se conservan los principios de la ley que estableció el seguro obligatorio para vehículos, llamada Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, la cual fue establecida claramente sobre las bases de la responsabilidad objetiva al decir: “el conductor de un vehículo de motor que con motivo de la circulación cause daño a las personas o a las cosas, está obligado a reparar el mal causado”.

⁷³ Garau Juaneda Luis. El seguro de responsabilidad civil por el uso de automóviles en derecho internacional privado International Law Association (Sección Española). Madrid, 1977. Pág 23 y 24

Se dispone que toda persona que sea propietaria de un vehículo de motor estará obligada a suscribir una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil derivada del uso de ese vehículo, y se impide circular por territorio español a aquellos vehículos que carezcan de este seguro; cuando el conductor sea requerido para justificar la existencia del seguro y no lo hace, el vehículo será retirado de la circulación y depositado, a cargo del asegurado, en el lugar que la autoridad fije, además de las sanciones pecuniarias correspondientes.

Cabe destacar que la cobertura de este seguro sólo es para el daño que sufran las personas en su físico, reservándose para un momento posterior su efectividad en cuanto a la reparación de los daños producidos en las cosas.

Al igual que en nuestra legislación, en esta ley española se establece la acción directa del afectado para reclamar la indemnización a la que tiene derecho, al asegurador.

Asimismo las acciones que se desprenden de estas situaciones tienen un término de prescripción de un año.

Al igual que en otros países Europeos España tiene su propio Fondo Nacional de Garantía de Riesgos de Circulación, con autonomía patrimonial y contable, para cubrir la responsabilidad civil de los conductores de vehículos de motor derivada de hechos que hayan producido la muerte, incapacidades o lesiones en los casos en que el vehículo o conductor causante de aquellos, sea desconocido o que siendo conocido, aquel no este asegurado, y en general, cuando no se produzca la asistencia o indemnización por los medios previstos.

El seguro obligatorio en Francia.

Por su parte en Francia no existía una legislación expresa que regulará la responsabilidad civil automovilística, sino que por interpretación extensiva de los artículos 1382 a 1384 del Código Civil se llegó a crear una jurisprudencia en la que se basan todas las características de la institución, dichos artículos determinan lo siguiente:

Art. 1382.- Todo hecho cualquiera del hombre que cause a otro un daño, obliga a aquel cuya falta ocurrió, a repararlo.

Art. 1383.- Cada uno es responsable del daño que ha causado no solamente por su acción, sino además por su negligencia o por su imprudencia.

Art. 1384.- Uno es responsable no solamente del daño que ha causado por su propia acción, sino también por aquel que es causado por la conducta de las personas de las cuales se es responsable, o por las cosas que se tienen bajo la guarda.

La última frase del artículo 1384 es de donde se genera la teoría Francesa sobre la materia, toda vez que los Tribunales de esa Nación consideran, que este artículo trae implícita la obligación del automovilista de reparar los daños que ocasione el vehículo, salvo que demuestre que el daño se produjo por la culpa de la víctima, de un tercero o bien por la fuerza mayor.

De esta forma se dictó una Jurisprudencia que afianzó esta presunción, la cual reza: “quien tiene el auto tiene una cosa sometida a la necesidad de una guarda”, la cual se asentó en una sentencia de la corte de Casación del 13 de febrero de 1930 (*Affaire Landheur C/STE. “Aux Galeries Belfortaises”*), a continuación se transcribe una parte de los considerandos de dicha sentencia:

“Entendido que la ley por la presunción de responsabilidad que consagra no distingue a menudo que la cosa que ha causado el daño esté o no accionada por la mano del hombre, o que no es necesario que tenga un vicio inherente a su naturaleza y susceptible de causar daño, el contenido del artículo 1384 una la responsabilidad a la guarda de la cosa misma”.

De acuerdo a este principio todo aquel que utiliza un automóvil tiene en cierta forma su guarda, por lo que también tiene la responsabilidad de indemnizar los daños que se puedan llegar a ocasionar

Con lo anterior se logró que los automovilistas que ocasionaran un daño, pagarán la indemnización correspondiente, sin embargo había casos en los que la víctima no era indemnizada, no obstante este ordenamiento legal, por lo cual y aún y cuando ya existía el seguro voluntario, las compañías aseguradoras crearon un Fondo de Garantía para las víctimas, el cual era administrado por representantes de las compañías aseguradoras y se encargaba de indemnizar a

las víctimas, cuando se desconocía al responsable, el responsable era insolvente o bien no estaba asegurado.

Así se dio el primer paso para el establecimiento del seguro obligatorio, el cual se instituyó en la ley promulgada 27 de febrero de 1958, cuyos puntos más destacados son:

- a) Se aplica a todos los vehículos motorizados, cualquiera que sea su naturaleza, el número de ruedas y el modo de utilización;
- b) El seguro obligatorio rige para todos los riesgos de accidentes sufridos por terceros, sean corporales o materiales;
- c) El asegurado está obligado a justificar, ante cualquier solicitud de las autoridades de policía, la suscripción de un contrato de seguro;
- d) El legislador francés no ha impuesto un contrato-tipo de seguro: solamente ha previsto un cierto de garantías mínimas que no es posible reducir o excluir, pero sí aumentar con cláusulas más liberales;
- e) El asegurador tiene la obligación de expedir el seguro a toda persona que lo necesite. Esta obligación se efectúa bajo la intervención de un Bureau de tarification, que en caso de rehuso, fija la prima bajo la cual el asegurador está en la obligación de cubrir el riesgo.
- f) Se contienen disposiciones particulares para organizar la observancia de tales disposiciones por parte de los usuarios de vehículos extranjeros que transiten en Francia.
- g) No es requisito previo para la expedición del permiso de circulación la presentación del comprobante de seguro, pero es obligatorio tener uno cada vez que la policía lo requiera, pues de lo contrario se impondrá una sanción, según el artículo 5° de esta Ley, en el que se crea el delito de carencia de seguro, y que impone de diez días a seis meses de prisión y multa de 100 a 5000 francos en provecho del Fondo de Garantía.

El Reglamento que regulo esta ley, el cual fue promulgado el día 7 de enero de 1959, amplió la cobertura del seguro a la reparación de los daños materiales o corporales resultantes de la circulación de los vehículos por accidentes, incendio o explosión causados a cualquier persona excepto al suscriptor del contrato, al propietario del vehículo, o a la persona que con su consentimiento guarda o conduce el vehículo, así como al cónyuge, y a los ascendientes o ascendientes de las personas antes mencionadas. Se excluyen

también los daños a inmuebles, muebles o animales del asegurado o conductor o a los que le hayan sido arrendados o confiados y los que sean transportados en el vehículo.

De la misma forma en este Reglamento se instituyó la obligatoriedad del Fondo de Garantía, el cual tiene como funciones indemnizar a las víctimas en caso de que el responsable de los daños sea desconocido, así como su asegurador, asimismo se encargará de pagar las indemnizaciones concedidas a las víctimas de accidentes que causen daños corporales o materiales o a sus derechohabientes, cuando dichos accidentes originen un derecho a la reparación y hayan sido causados por vehículos de motor que circulen por el suelo.

Este fondo esta dotado de personalidad civil y agrupa obligatoriamente a todos los aseguradores que operen dentro del ramo de automóviles.

El Fondo de garantía se subroga en los derechos que posee el acreedor a la indemnización, contra la persona responsable del accidente o su asegurador.

En caso de que el asegurador se niegue a pagar alguna indemnización por cualquier causa, está obligado a notificar la negativa y sus causas al Fondo de Garantía.

Por otro lado se excluyen del pago de las indemnizaciones los casos de colisiones de vehículos cuando hay responsabilidad solidaria de los conductores, así como también cuando el accidente haya sido voluntario.

Para que la víctima pueda acudir al Fondo deberá ser Francés o vivir en Francia; el accidente debe ocurrir en el país y por un vehículo considerado como obligado a tener el seguro, que el accidente cree un derecho a una indemnización y por último que el autor del accidente sea desconocido o si es conocido, él o su asegurador sean total o parcialmente insolvente.

El seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos extranjeros en las fronteras de Europa.

Por otra parte, como es de todos sabido, la mayoría de los países del continente Europeo, en los últimos años han creado un bloque económico, social y cultural, para tratar de facilitar desde el transporte de las personas de

una ciudad a otra, hasta las actividades económicas entre los países que la integran, así se han establecido diversas disposiciones de carácter internacional, para regular el problema que representa, el que los vehículos que no cuenten con un seguro, ocasionen daños dentro del territorio de un país en el que se haya establecido esta medida, ejemplos de tales disposiciones son las siguientes:

- A) El seguro de frontera.
- B) El certificado internacional de seguro o "carta verde".

A) El seguro de frontera.

Esta obligatoriedad de concertar el seguro afecta allí donde existe no sólo a los nacionales, sino también, por su carácter territorial, a los automovilistas extranjeros que penetran en el territorio nacional.⁷³

Los propietarios de vehículos extranjeros, pueden cumplir con esta obligación, al contratar en la frontera del país visitado, el seguro obligatorio, establecido en dicho territorio, este seguro sería por el tiempo estimado de permanencia en el país visitado y se pagaría la prima al momento de ingresar.

Históricamente, la implantación del seguro obligatorio para vehículos extranjeros no siempre ha coincidido en el tiempo con su implantación para los nacionales. Mientras en ciertos países, como en España, se han instituido ambos al mismo tiempo (ley de 1962), en otros el seguro obligatorio para extranjeros ha aparecido mucho más tarde, como p. Ej. en Alemania (seguro obligatorio para los nacionales en 1940, para extranjeros en 1956) o en Austria (en 1930 y 1957 respectivamente).

En casos especiales, como en el de vehículos pertenecientes a fuerzas armadas extranjeras estacionadas en el territorio nacional, puede decaer sin embargo la obligación de aseguramiento. En España los vehículos oficiales de las fuerzas militares norteamericanas están cubiertos por el Fondo Nacional de Garantía, en iguales condiciones que los vehículos pertenecientes al Ejército Español.⁷⁴

⁷³ Garau Juaneda Luis. El seguro de responsabilidad civil por el uso de automóviles en derecho internacional privado. International Law Association (Sección española). Madrid, 1977. Pág. 25

⁷⁴ Ibidem. Pág. 25

Sin embargo esta medida no ha sido del todo efectiva, aunado a que dificulta el tráfico de vehículos de un país a otro, por lo cual se ha establecido además el certificado de seguro internacional o mejor conocido como carta verde.

B) Carta verde.

Este certificado internacional de seguro mejor conocido como carta verde, se creó en la recomendación número 5 sobre el seguro obligatorio de responsabilidad para automovilistas, adoptada el 25 de enero de 1949 por el Subcomité de Transportes por Carretera del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa, dependiente a su vez del Consejo Económico y Social de la Organización de Naciones Unidas, esta recomendación establece lo siguiente:

1° Deseando establecer disposiciones uniformes y prácticas que permitan a los automovilistas estar asegurados de forma satisfactoria contra los riesgos de responsabilidad civil en materia de circulación por carretera cuando estos automovilistas penetran en países donde el seguro contra esos riesgos es obligatorio; considerando, además que la creación de un documento de seguro de tipo uniforme sería la medida más apropiada a este efecto, se recomienda que los gobiernos –dando para ello las necesarias facilidades- pidan a los aseguradores que cubren los riesgos antes mencionados que concluyan acuerdos inspirándose en los siguientes principios:

- a) En cada país los aseguradores crearán una organización central reconocida por el gobierno y que en adelante será designada con el nombre de “oficina”.
- b) La oficina suministrará a los aseguradores miembros de la misma certificados de seguro válidos para uno o varios países, conforme al modelo del anexo final. Estos documentos serán entregados por los aseguradores a sus asegurados, según sus necesidades, para todo vehículo automóvil cubierto por ellos contra los riesgos antes mencionados.
- c) Estos certificados representan un seguro frente a todos los supuestos de responsabilidad cubiertos por un seguro obligatorio en el país

visitado, en relación con los daños causados a terceros por las personas responsables según la ley de este país.

- d) La aceptación de un certificado por el asegurado faculta a la Oficina que lo ha suministrado para recibir las notificaciones de orden jurídico relativas a los daños y para autorizar a otras oficinas a proceder igual en su nombre.
- e) Cuando una reclamación se refiera al poseedor de un certificado, la oficina del país en el que se ha producido el accidente, facultada conforme al párrafo d), aceptará las notificaciones contra este poseedor. Esta oficina negocia, y en su caso, liquida la reclamación por cuenta de la oficina que ha suministrado el certificado.
En la medida en que la ley lo permita deberían concluirse no obstante acuerdos entre oficinas a fin de permitir que un asegurador autorizado a ejercer su actividad en el país donde se ha producido el accidente pueda intervenir él mismo en las reclamaciones que afecten a sus propios asegurados.
- f) Si así se le solicita, la oficina del país donde se ha producido el accidente tendrá en cuenta, al interventor en una reclamación, las condiciones de la póliza en la medida en que ello sea compatible con la ley sobre el seguro obligatorio de este país.
- g) Los acuerdos entre oficinas prevén el reembolso íntegro de las indemnizaciones pagadas, así como el pago de gastos y honorarios que podrán convenirse.

2° En cada país donde el gobierno haya adoptado la presente recomendación, los documentos que se acomoden al modelo del anexo final serán aceptados sin otra formalidad o gasto como prueba de una cobertura conforme a la ley sobre el seguro obligatorio de este país respecto de los automóviles para los que se hayan emitido estos documentos.

3° De la adopción de la presente recomendación habrá de resultar naturalmente que los gobiernos no se opondrán a la transferencia de las divisas necesarias para saldar las deudas contraídas según los acuerdos antes mencionados.

En consecuencia los acuerdos concluidos entre oficinas no incluirán ninguna disposición tendente a prever una caución o un depósito como salvaguarda de la ejecución de dichas transferencias.

El certificado estará redactado en inglés, en francés y en una o varias lenguas cuya elección se deja a la oficina de origen. Este documento será de color verde y tendrá 148 mm de anchura por 210 de altura.

El convenio de que se habla en la citada recomendación se redactó en 1951 y aunque ha sufrido algunas modificaciones, se presentan a continuación algunos fragmentos del citado convenio.

1° Para los propósitos de este convenio, las palabras y expresiones siguientes tendrán los significados aquí designados y ningún otro.

- a) Se entiende por “miembro” a toda compañía de seguros o grupo asegurador que sea miembro de una de las Oficinas.
- b) Se entiende por “asegurado” a toda persona asegurada por una póliza de seguro y en posesión de un certificado de seguro en estado de validez.
- c) Se entiende por “vehículo” cualquier vehículo de motor descrito en un certificado de seguro.
- d) Se entiende por “certificado de seguro” la carta internacional de seguro de automóviles según el modelo establecido por la recomendación.

El período de validez de este certificado debe comprender la totalidad del período que va hasta la expiración de la póliza a que el mismo se refiere. Cuando esta póliza no concede cobertura en el extranjero sin una cláusula expresa, la fecha a insertar será la de la expiración de la cobertura según esa cláusula.

- e) Se entiende por “póliza de seguro” toda póliza de seguro emitida por un miembro a un asegurado para cubrir la responsabilidad a consecuencia del uso de un vehículo. No obstante las condiciones de tal póliza, se entenderá que ésta concede exactamente y nada más que

las garantías exigidas por la Ley del Seguro Obligatorio de Automóviles del país en que ocurre el accidente y que está sujeta a las mismas condiciones y limitaciones contenidas en la póliza y permitidas por dicha ley.

- f) Se entiende por “accidente” todo accidente que dé lugar a una reclamación contra un asegurado a consecuencia del uso de un vehículo.
- g) Se entiende por “reclamación” toda reclamación de responsabilidad en relación con la cual las leyes del país en que ha ocurrido un accidente exijan cobertura de seguro.
- h) Se entiende por “Oficina emisora” la oficina que proporcionó un certificado a un miembro, el cual a su vez lo libró a un asegurado.
- i) Se entiende por “oficina gestora” la oficina del país en que se ha producido un accidente.

2° Cada oficina proporcionará certificados de seguro a sus miembros para ser cumplimentados y librados por ellos a sus asegurados. Los certificados pueden ser librados a los asegurados en cualquier país, pero el certificado proporcionado por la Oficina de un país a un miembro que no sea una compañía nacional no puede ser librado por este miembro más que a sus asegurados residentes en ese país o en una colonia u otro territorio asociado al mismo.

3° Al producirse un accidente en el país de la oficina gestora a consecuencia del cual se presenta reclamación contra un asegurado, la oficina gestora aceptará en nombre del asegurado las notificaciones de cualquier proceso que pueda implicar el pago de daños derivados del accidente y tramitará y liquidará dicha reclamación como si la póliza de seguro hubiese sido emitida por ella siempre que en el momento del accidente el asegurado esté en posesión de un certificado de seguro en estado de validez para dicho país.

La oficina emisora autoriza por el presente en nombre de sus miembros a la oficina gestora para aceptar las notificaciones de cualquier proceso contra los asegurados de sus miembros y para liquidar cualquier reclamación hasta el

límite, si lo hay, prescrito por la Ley de seguro aplicable, contra un asegurado que este en posesión de un certificado de seguro en estado de validez librado por un miembro de la oficina emisora.

La oficina gestora no estará obligada a hacer ningún pago en virtud de una ley penal.

4º Si un miembro de la Oficina emisora tiene una organización situada en el país de la Oficina gestora establecida allí con el propósito de contratar seguros de automóviles, la Oficina gestora dejará, si así se le solicita, la tramitación y liquidación de reclamaciones a este miembro.

5º Cuando la oficina gestora haya liquidado una reclamación contra un asegurado, el miembro o, en su defecto, la Oficina emisora le reembolsarán:

a) La totalidad del importe pagado por la Oficina gestora en concepto de daños y perjuicios, así como aquellos gastos y desembolsos del demandante que éste tenga derecho a recuperar según la ley, o en caso de liquidación mediante acuerdo amistoso con el demandante el importe total de tal liquidación con inclusión de las costas convenidas;

b) Los gastos efectivamente habidos por la Oficina gestora en la investigación y liquidación de la reclamación.

El importe adeudado a la Oficina gestora deberá serle pagado en su país cuando lo solicite, en la moneda de su país y libre de gastos para ella.

6º La Oficina gestora puede actuar a través de cualquiera de sus miembros, siendo responsable de los actos de cualquiera de ellos que actúe en su nombre.

7º La Oficina gestora actuará en el mejor interés del miembro que emitió el certificado de seguro y puede liquidar cualquier reclamación mediante acuerdo con el reclamante.

8º La Oficina gestora no deberá confiar o abandonar a sabiendas, sin el consentimiento por escrito de la Oficina emisora, la tramitación de una reclamación a un asegurador o a una persona al servicio de un asegurador que

en virtud de alguna obligación contractual este económicamente interesado en el accidente que dio lugar a la reclamación.

9° Nada de lo contenido en este Convenio afectará o será afectado por cualquier acuerdo que pueda ser concluido entre un miembro y la Oficina gestora para la liquidación por ésta de cualquier otra reclamación contra el asegurado o del asegurado contra el miembro.

10° Tan pronto como la Oficina gestora tenga conocimiento de que se ha producido un accidente y de que un asegurado ha presentado un certificado de seguro, procederá inmediatamente a la investigación de las circunstancias del accidente sin esperar a que se presente una reclamación formal contra el asegurado, con el propósito de encargarse de la reclamación, y al mismo tiempo, aunque sin obligación jurídica de hacerlo, advertirá de ello a la Oficina emisora, quien a su vez lo notificará al miembro que emitió el certificado al asegurado. Nada de lo contenido en este Convenio releva a un asegurado de la obligación de dar aviso a sus aseguradores.

11° Si a la presentación de un certificado de seguro después de un accidente se comprueba que el período de validez del certificado ha expirado, la Oficina del país del accidente se ocupará del caso como si el certificado hubiese continuado con validez si así se lo exige la ley o un acuerdo con su Gobierno, sin poder reclamar reembolso alguno de la otra Oficina. El miembro sin embargo, continuará estando obligado dentro de los términos de su póliza. Cuando una Oficina que haya satisfecho una reclamación en virtud de esta cláusula trate de recuperar lo pagado del poseedor del certificado expirado, la Oficina cuyo miembro libró dicho certificado le dará toda la ayuda posible sin ningún cargo.

En resumen, el certificado internacional de seguro o mejor conocido como carta verde, funciona de la siguiente manera:

1. El certificado internacional de seguro librado por un miembro de una Oficina nacional procura al automovilista que lo detenta, en todos los países para los que es válido, la cobertura exigida por el seguro obligatorio de responsabilidad del país visitado.

2. En caso de siniestro la Oficina del lugar del accidente asume, directamente o a través de alguno de sus miembros, las obligaciones de un

asegurador de responsabilidad tal como vienen establecidas por las leyes sobre el seguro obligatorio de dicho país.

3. Los gastos que con tal motivo realice esta Oficina le son reintegrados seguidamente por el asegurador que ha librado “la carta verde”, o, en su defecto, por la Oficina emisora.

4. En aquellos países donde no existe seguro obligatorio para los automovilistas extranjeros, la extensión de las prestaciones de la Oficina local deberá ser en cada caso la que señale a esa Oficina el asegurador que haya librado “la carta verde”, de acuerdo con el contenido de la póliza de base.

3.7. Propuesta.

En el presente trabajo de investigación se propone la implantación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para vehículos de motor, con aplicación en toda la República Mexicana, el cual cubriera en forma inicial el daño ocasionado por uno de estos vehículos a las personas y después de un tiempo de aplicación el daño a los bienes.

En la presente tesis se proponen tres sistemas para la aplicación de esta propuesta, el primero de ellos consiste en que el propietario de un vehículo de motor adquiera directamente el seguro obligatorio con la compañía aseguradora de su preferencia, por lo cual será esta quién atienda el siniestro y pague en su caso, la indemnización correspondiente.

Dentro del primer sistema, se crearía un fondo de garantía el cual será formado por las compañías aseguradoras que se encuentren autorizadas para operar el ramo de automóviles, dicho fondo indemnizará a las víctimas de un accidente de tránsito, cuando no se pueda determinar la compañía aseguradora que tiene la obligación de indemnizarla, o bien cuando el responsable se de a la fuga, los fondos para pagar estas indemnizaciones los obtendrá de las aportaciones que realicen las mismas aseguradoras.

Asimismo se propone el establecimiento de este seguro mediante su inclusión en el control vehicular o tenencia, para lo cual se puede actuar de dos formas: la primera es que sea el mismo asegurado quien escoja la compañía con quien contratar el seguro, para lo cual al momento de pagar su tenencia, se le proporcionará una lista de las aseguradoras que se encuentren dentro del

programa, y una vez que escoja, pagará la prima, la cual se concentrara en el Fondo de Garantía y este la hará llegar a la aseguradora, quien en caso de ocurrir el siniestro, indemnizará a la víctima o a sus herederos. La otra forma sería que el propietario de un vehículo pague la prima junto con la tenencia y todas las primas se concentrarían en el Fondo de garantía, el que se encargará de repartirlas entre las compañías aseguradoras y cuando ocurra un siniestro se encargara de indemnizarlo.

De la misma forma se propone un tercer sistema para la aplicación de este seguro, la cual consistiría en su implantación a través del consumo de gasolina, es decir la adquisición y pago de este seguro, sería con el sólo abastecimiento de combustible, el mecanismo que se utilizaría para el pago de las indemnizaciones sería parecido al del sistema anterior, se crearía un fondo de garantía o empresa administradora, quien se encargaría de recibir y concentrar las primas que le remita PEMEX, y una vez hecho lo anterior, las repartiría entre las compañías aseguradoras que lo conformen, en caso de presentarse algún siniestro, será la empresa administradora o fondo quien pagará la indemnización.

En todos los sistemas el Fondo se crearía con las compañías aseguradoras que se encuentren autorizadas para operar el ramo de automóviles, los recursos que el Fondo utilizaría para pagar las indemnizaciones los obtendría de las aportaciones que realicen sus miembros.

Por ser un seguro de beneficio social, el Estado podría aportar algunos recursos al Fondo de Garantía, descontando una parte proporcional de algunos impuestos.

Asimismo, en todos los sistemas el Fondo de Garantía será el encargado de pagar la indemnización que le corresponda a la víctima de un accidente donde se vea involucrado un vehículo de motor, siempre y cuando no se sepa que compañía es la encargada de pagarla o bien cuando haya controversia sobre esta cuestión.

Las personas que actuarían en este seguro serían el asegurador y el asegurado, el primero de ellos sería la compañía aseguradora y el segundo el propietario de un vehículo de motor y en tercer lugar el beneficiario quien será la víctima de un siniestro y en caso de fallecer este, sus herederos.

La cobertura de este seguro cubriría el daño a las personas en forma inicial y una vez que se haya consolidado, cubriría también el daño a los bienes de terceros.

Por lo que se refiere al régimen legal de este seguro, se tendría que crear una ley específica de carácter federal, que contendría las bases, principios y fundamentos para la aplicación de esta propuesta.

Para concluir podemos decir que debido al incremento incesante de los accidentes de tránsito, con sus respectivas consecuencias, incapacidades, muertes, daños a bienes de terceros, etc., es necesario implementar un seguro obligatorio que cubra la responsabilidad civil del propietario de un vehículo de motor.

CONCLUSIONES

PRIMERA: La responsabilidad civil es la obligación que tiene una persona de resarcir los daños y perjuicios causados a otro, por un acto propio o de aquellos que por disposición de la ley tiene que responder, ya sea que ese acto sea lícito o ilícito.

SEGUNDA: La responsabilidad civil se divide en dos tipos: la responsabilidad civil objetiva y responsabilidad civil subjetiva, la primera es aquella que se genera sólo por la utilización de aparatos, instrumentos o mecanismos peligrosos, y no importa si el agente actuó con culpa o sin culpa, la segunda es aquella en la que se tendrá en cuenta la culpa del agente; a su vez, la responsabilidad civil subjetiva se puede dividir en responsabilidad civil contractual y la responsabilidad civil extracontractual; la contractual es aquella que nace cuando alguna de las partes de un contrato incumple sus obligaciones, es decir es la violación a una norma de observancia particular; la extracontractual es aquella que se genera por la violación a algún precepto de carácter general ley, es decir es la violación a la misma ley.

TERCERA: El contrato de seguro, es aquel por medio del cual el asegurador se obliga a pagar una indemnización al asegurado o beneficiario, al verificarse el riesgo amparado, teniendo a su vez el asegurador el derecho de cobrar una prima por amparar el riesgo.

CUARTA: La principal obligación del asegurador es la de indemnizar al asegurado o beneficiario en los términos en los que se estipulo en el contrato, al verificarse la eventualidad cubierta. La principal obligación del asegurado es la de pagar la prima convenida, en el tiempo y forma convenientes.

QUINTA: El seguro de responsabilidad civil es el contrato mediante el cual el asegurador se obliga a pagar por el asegurado de cuanto este deba satisfacer a un tercero como consecuencia de la responsabilidad civil prevista en el contrato y derivada de un hecho ocurrido durante la vigencia de la relación contractual.

SEXTA: Que toda vez que en los últimos años el incremento de los vehículos de motor que circulan por el territorio nacional ha causado de la misma manera el incremento en los accidentes de tránsito y como consecuencia el daño a las personas en su integridad física o en su patrimonio, es necesario la implantación de un seguro de responsabilidad civil obligatorio de aplicación a toda la República Mexicana que cubra al menos el daño a las personas, para de esta manera evitar que la víctima de un siniestro quede desamparada.

SEPTIMA: Para la implantación de este seguro, se crearía una ley Federal y toda vez que cada Estado esta facultado para regular la responsabilidad civil, y para evitar la inconstitucionalidad de ésta ley, el seguro obligatorio no regularía el monto de la indemnización, ya que dependiendo del lugar donde se realice el siniestro, se calcularía el monto de ésta.

OCTAVA: Para la instrumentación de este seguro se proponen tres sistemas: el primero de ellos, consiste en que cada propietario de un vehículo de motor adquiera de forma directa el seguro, con la compañía aseguradora que este autorizada para operar el ramo de automóviles; el segundo de ellos consiste en que se incorpore, la adquisición de este seguro, al control vehicular, es decir que al momento en que se pague la tenencia, se pague el seguro obligatorio y el tercero de los sistemas es que se cobre el seguro obligatorio a través del consumo de combustible, es decir se incrementaría el costo del energético y de esta forma al momento en que el conductor de un vehículo adquiera el combustible, pagará al mismo tiempo la prima del seguro.

NOVENA: En todos los sistemas propuestos para la instrumentación de este seguro obligatorio, será necesario la formación de un Fondo de Garantía, el cual se crearía por las mismas compañías aseguradoras, este Fondo tendría la obligación principal de pagar a la víctima de un siniestro de tránsito, los daños ocasionados en su persona, cuando se desconozca por cualquier circunstancia, al asegurador que tenga la obligación de cubrir dicha indemnización, lo anterior, con la finalidad de que ninguna víctima quede desamparada.

APENDICE 1

NUMERO DE VEHICULOS QUE CIRCULAN EN LA REPUBLICA MEXICANA HASTA EL AÑO DE 1995

| | |
|----------------------|-----------|
| AGUASCALIENTES | 159,839 |
| BAJA CALIFORNIA | 744,183 |
| BAJA CALIFORNIA SUR | 116,180 |
| CAMPECHE | 87,350 |
| COAHUILA DE ZARAGOZA | 361,632 |
| COLIMA | 75,988 |
| CHIAPAS | 189,183 |
| CHIHUAHUA | 751,484 |
| DISTRITO FEDERAL | 2,760,336 |
| Gustavo A. Madero | 252,345 |
| Iztapalapa | 224,250 |
| Cuauhtemoc | 230,879 |
| Benito Juarez | 214,200 |
| DURANGO | 200,835 |
| GUANAJUATO | 483,742 |
| GUERRERO | 248,587 |
| HIDALGO | 281,948 |
| JALISCO | 1,077,616 |
| ESTADO DE MEXICO | 864,567 |
| Coacalco | 11,312 |
| Cuatitlán | 7,239 |
| Chalco | 14,442 |
| Ecatepec | 64,709 |
| Huixquilucan | 7,795 |
| Naucalpan | 81,269 |
| Nezahualcoyotl | 52,655 |
| Texcoco | 23,435 |
| Tlalnepantla | 55,300 |
| Toluca | 200,004 |
| Cuatitlan Izcalli | 33,841 |
| MICHOACAN | 498,363 |
| MORELOS | 214,390 |
| NAYARIT | 100,985 |
| NUEVO LEON | 721,871 |
| OAXACA | 158,036 |
| PUEBLA | 431,931 |
| QUERETARO | 178,440 |
| QUINTANA ROO | 121,778 |

| | |
|-----------------|---------|
| SAN LUIS POTOSI | 249,601 |
| SINALOA | 285,688 |
| SONORA | 279,491 |
| TABASCO | 149,600 |
| TAMAULIPAS | 551,036 |
| TLAXCALA | 64,161 |
| VERACRUZ | 496,026 |
| YUCATAN | 132,085 |
| ZACATECAS | 208,648 |

TOTAL

13,245,600

APENDICE 2

EVOLUCIÓN DEL TRANSPORTE EN LA ZONA METROPOLITANA DEL VALLE DE MEXICO

| CONCEPTO | HACE 20 AÑOS 1976 | HACE 10 AÑOS 1986 | HOY 1996 ¹ |
|---------------------------------------|------------------------------|--------------------------|-------------------------------|
| 1. Población (mil. de habitantes) | 11.7 (70% DF) | 14.6 (55% DF) | 16.7 (1995) 51% DF |
| 2. Operación del Transp... Público | | | |
| • STC-Metro | DDF | DDF | DDF |
| • STE | DDF | DDF | DDF |
| • Autobuses urbanos | Alianza Camionera | DD.F. (R-100) | En transición |
| • Autobuses suburbanos | Privados | COTREM/Privados | Privados |
| • Taxis/colectivos | Privados | Privados | Privados |
| 3. Flota en Operación | | | |
| • STC-Metro (km) | 37 km | 125 km | 178 km |
| • STE | 390 trolebuses 116 tranv. | 320 trolebuses | 284 trolebuses |
| • Autobuses urbanos | 7 500 unidades | 4 650 unidades | 2 794 unidades |
| • Autobuses suburbanos | 7 500 unidades | 5 695 unidades | 1 284 unidades |
| • Taxis/colectivos | 40 mil unidades | 106 mil unidades | 141 mil unidades ² |
| • Automóvil particular | 1.3 millones de unidades | 2.0 millones de unidades | 2.8 millones de unidades |

¹ Datos disponibles a 1996.

² Incluye microbuses.

BIBLIOGRAFIA

ACUÑA ANZORENA Arturo. Estudios sobre la responsabilidad civil. Editorial Platense. Argentina, 1963. Págs. 383.

BARRERA GRAF Jorge. Estudios de derecho mercantil. Editorial Porrúa, S.A. México, 1958. Págs. 413.

BEJARANO SÁNCHEZ Manuel. Obligaciones Civiles. Editorial Harla. Tercera Edición. México, 1994. Págs. 621.

BIURRUM MURILLO Carlos. Conferencias sobre el seguro de responsabilidad civil. Publicaciones de la Universidad de Deusto. Bilbao, 1979. Págs. 250.

BORJA SORIANO Manuel. Teoría general de las obligaciones. Editorial Porrúa, S.A. Séptima edición. Tomo I. México, 1971. Págs. 470.

BORREL MACIA Antonio. Responsabilidades derivadas de culpa extracontractual civil. BOSCH, Casa Editorial. Segunda Edición. Barcelona, 1958. Págs. 365.

CABANELLAS Guillermo. Diccionario de derecho usual. OMEBA. Argentina, 1968. Págs. 759.

CHIRONI G.P. Traducción de A. Posada. La culpa en el derecho civil moderno (Culpa contractual). Biblioteca jurídica de autores españoles y extranjeros. Hijos de Reus editores. Madrid, 1907. Págs. 828.

COBO CAYON Juan Fernando. Manual de derecho de seguros. Revista mexicana de seguros. México, 1975. Págs. 325.

COLÍN Y CAPITANT. Traducción Néstor de Buen. Curso elemental de derecho civil Francés. Vol. III. 1932. Págs. 238.

COLOMBO A. Leonardo. Culpa Aquiliana. Editorial La Ley. Buenos Aires, 1944. Págs. 321.

DE AGUIAR DÍAZ José. Traducción de Juan Agustín Moyano e Ignacia Moyano. Tratado de responsabilidad civil. Editorial José Ma. Cajica Jr., S.A. México, 1957. Págs. 447.

DE LOS MOZOS José Luis. El principio de la buena fe. BOSCH, Casa Editorial. Barcelona, 1965. Págs. 190.

DE PINA Rafael. Elementos de derecho civil mexicano. Editorial Porrúa, S.A. Segunda edición. Volumen III. México, 1966. Págs. 384.

DIAZ BRAVO Arturo. Contratos mercantiles. Editorial Harla. México, 1983. Págs. 255.

DIEZ-PICAZO Luis, Biurrún Carlos, et. Al. Conferencias sobre el seguro de responsabilidad civil. Publicaciones de la Universidad de Deusto. Bilbao, 1979. Págs. 285.

DONATI Antígono. Historia, presente y futuro del derecho de seguros. Ediciones de la sección mexicana de la Asociación Internacional de Derecho de Seguros. México, D.F., 1967. Págs. 260.

ESCRICHE Joaquín. Diccionario razonado de legislación civil, penal, comercial y forense. Impreso en la oficina de Galván a cargo de Mariano Arevalo, México, 1837. Págs. 450.

FACHIONI Giovanni. Traducción de Osset Javier. Los contratos a favor de tercero. Editorial Revista de derecho privado. Madrid, 1948. Págs. 279.

GARUA JUANEDA Luis. El seguro de responsabilidad civil por el uso de automóviles en derecho internacional privado. International Law Association (Sección Española). Madrid, 1977. Págs. 175.

GARRIDO Y COMAS J.J. Teoría elemental de los seguros privados. Editorial Aleu y Domingo. Barcelona, 1959. Págs. 275.

GAUDEMMENT Eugene. Traducción y notas por Pablo Macedo. Teoría general de las obligaciones. Editorial Porrúa, S.A. Primera edición en español. México, 1974. Págs. 534.

GONZALEZ ARGUDELO Miguel. Ponencia principios básicos del seguro de responsabilidad civil. V. Encuentro Nacional de la Asociación Colombiana de Derecho de Seguros. Barranquilla, Colombia, 1979. Págs. 285.

GUTIÉRREZ Y GONZÁLEZ Ernesto. Derecho de las obligaciones. Editorial José Ma. Cajica Jr., Puebla, México. Págs. 315.

HALPERÍN Isaac. Contrato de seguro. Ediciones De Palma. Segunda edición. Buenos Aires, 1966. Págs. 215.

HEREDERO José Luis. La responsabilidad sin culpa (responsabilidad objetiva). Ediciones Nauta, S.A. Barcelona, España, 1964. Págs. 187.

HERNÁNDEZ GIL Antonio. Derecho de obligaciones. Ryvadeneira, Madrid, 1960. Págs. 315.

MANTILLA MOLINA Roberto I. Derecho mercantil. Editorial Porrúa, S.A. Decimonovena edición. México, 1979. Págs. 265.

MAZEUD HENRI Leon y Andre Tunc. Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual. Tomo III. Ediciones jurídicas Europa-América, Argentina, 1951. Págs. 389.

MELICH ORSINI José. Responsabilidades civiles extracontractuales. Editorial Cajica. Puebla, México 1965. Págs. 677.

MINZONI CONSORTI Antonio. Crónica de doscientos años del seguro en México. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. México, 1994. Págs. 290.

MUÑOZ Luis. Teoría general del contrato. Cárdenas editor y distribuidor. Primera edición. México, 1973. Págs. 285.

OCHOA OLVERA Salvador. La demanda por daño moral. Mundo nuevo. México, 1991. Págs. 175.

PLANIOL, Marcelo y Ripert Jorge. Traducción española del Dr. Mario Díaz Cruz. Tratado práctico de derecho civil francés. Tomo VI. Cultural Habana, S.A. Habana, 1946. Págs. 345.

PUERTA LUIS Roman Luis. La solidaridad del responsable civil y de su compañía aseguradora frente al perjudicado. Editorial Montecorvo, S.A. Madrid, 1977. Págs. 245.

R. GREEN Mark. Riesgo y seguro. Edición controlada por la Revista Mexicana de Seguros. México. Págs. 325.

RAMÍREZ RAMÍREZ Benjamin. La responsabilidad civil del automovilistas en México y el seguro obligatorio. Facultad de derecho y Ciencias sociales. UNAM. México, 1963. Págs. 125.

RIVERA Y RIVERA Roberto. Responsabilidad civil. México, 1996. Págs. 180.

RODRÍGUEZ - ARIAS BUSTAMANTE Lino. Derecho de obligaciones. Editorial Revista de derecho privado. Madrid, 1965. Págs. 578.

RODRÍGUEZ SALAS J. Jesús. El contrato de seguro en el derecho mexicano. Editor Augusto Escalante. México, 1976. Págs. 325.

ROJINA VILLEGAS Rafael. Compendio de derecho civil. Tomo II. Editorial Porrúa, S.A. México, 1983. Págs. 195.

ROJINA VILLEGAS Rafael. Derecho civil mexicano. Antigua librería Robredo. Segunda edición. Tomo V, Volumen III. México, 1965. Págs. 651.

ROMERO SALAS Jesús. El interés asegurable en los seguros de cosas. México, 1969. Págs. 135.

RUIZ RUEDA Luis. El contrato de seguro. Editorial Porrúa, S.A. México, 1978. Págs. 285.

SANTOS BRIZ Jaime. Derecho de daños. Editorial Revista de derecho privado. Madrid, 1963. Págs. 245.

SECRETARÍA DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO. Legislación sobre seguros. Tomo I. México, 1958. Págs. 189.

SOLER ALEU Amadeo. El nuevo contrato de seguro. Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos. Buenos Aires, 1970. Págs. 250.

VIVANTE César. Del contrato de seguro. Tomo I. Edición controlada por la Revista Mexicana de Seguros. Págs. 290.

ZAMUDIO COLLADO M. Luis. Teoría y práctica de los seguros de daños en México. Editora Mexicana de Periódicos, Libros y Revistas, S.A. México, 1980. Págs. 395.

PUBLICACIONES Y REVISTAS

Asociación Colombiana de Derecho de Seguros, V Encuentro Nacional. 20.- La responsabilidad civil en el contrato de seguros. Barranquilla junio 27 a 30 de 1979. Colombia, 1979.

Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, A.C. Historia del seguro en México. (Inicio, desarrollo y consolidación del seguro mexicano 1900-1988). Octubre de 1988.

Boletín Oficial del Estado. Edición oficial. Ministerio de Justicia. Uso y circulación de vehículos de motor y seguro obligatorio de responsabilidad civil. Madrid, 1977.

Compañía Mexicana de seguros, S.A. 18.- Antecedentes al seguro de responsabilidad civil. México

Compañía Mexicana de seguros, S.A. Instructivo del seguro de responsabilidad civil. México.

Facultad de ciencias políticas económicas y comerciales de Bilbao. Universidad de Valladolid. El seguro de responsabilidad civil en la ley del automóvil (Actas del coloquio sobre). Bilbao, 1963.

Revista información dinámica de consulta. Número 71. Edición del 15 de diciembre de 1998, Año, XII, Segunda época.

Revista Mexicana de Seguros. Estudio de derecho de seguros. México.

LEGISLACIONES

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa, S.A. México, 1999.

Código Civil del Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998

Código de Comercio. Editorial Porrúa, S.A. México, 1999

Ley sobre el Contrato de Seguro. Ediciones Fiscales ISEF, S.A. México, 1999.

Ley General de Sociedades Mercantiles. Ediciones Fiscales ISEF, S.A. México, 1999.

Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros. Ediciones Fiscales ISEF, S.A. México, 1999.

Ley Federal del Trabajo. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Editorial Porrúa, S.A. México, 1998.

Ley del Registro Nacional de Vehículos. Editorial SISTA, S.A. de C.V. México, 2000.

Ley de Transporte del Distrito Federal. Editorial SISTA, S.A. de C.V. México, 2000.

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal. Editorial SISTA, S.A. de C.V. México, 2000.

Reglamento para el Servicio de Transporte de Carga en el Distrito Federal. Editorial SISTA, S.A. de C.V. México, 2000.

Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal. Editorial SISTA, S.A. de C.V. México, 2000.