

EL SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA LEGISLACION COLOMBIANA

POR JAIME ISAZA R.

1.—**Validez del Seguro de Responsabilidad Civil.**—El seguro de responsabilidad civil, está en nuestro Código de Comercio actual, desprovisto de toda reglamentación legal. No sólo no lo considera en sección separada como lo hace para los seguros de vida, incendio, transporte, etc., sino que en la definición que trae del seguro, como en las disposiciones subsiguientes sólo hace mención a cosas aseguradas; es decir que sólo hace mención a los seguros reales sin referirse para nada a los seguros patrimoniales entre los cuales se encuentra el seguro de responsabilidad civil.

A pesar de lo anterior y considerando que este tipo de seguro tiene fundamento en nuestra ley, vamos a ocuparnos del problema de su validez.

Si consideramos aisladamente la definición que de riesgo trae el artículo 635 del C. de C., el cual encuadra esta noción dentro del concepto de caso fortuito y excluye por lo tanto del contrato de seguros todo suceso en el que haya intervenido culpa, tendríamos que deducir que el seguro de responsabilidad está prescrito de nuestro derecho.

Sin embargo el mismo código citado, en disposiciones tales como los artículos 676, 707 y 708, admite la asunción por parte de los aseguradores de riesgos consistentes en responsabilidades por culpa. Así, el artículo N^o 707 se refiere al caso de responsabilidad por culpa del vecino o del arrendatario de un bien, y el artículo 708 consagra la obligación que tiene el asegurador de pagar, en caso de incendio, los daños causados aún por culpa leve o levisima del asegurado.

En el artículo 676 al afirmar que el asegurador no está obligado a indemnizar la pérdida o deterioro procedentes de un hecho ajeno que afecte civilmente la responsabilidad del asegurado, está

admitiendo implícitamente la validez del seguro de responsabilidad indirecta cuando en virtud del principio de la autonomía de la voluntad se ha celebrado este contrato.

Como sobre la validez de los seguros anteriores no existe controversia, no nos detendremos en ellos para pasar a ocuparnos de la validez del seguro de responsabilidad por hechos personales del asegurado en casos distintos a los enunciados en los artículos 707 y 708, y a la luz del mismo artículo 676 del C. de C.

Autoridades en la materia, como es entre nosotros el doctor J. Efrén Ossa, basados en la última parte del inciso segundo de la disposición a que me refiero y que estatuye que al asegurador le es prohibido constituirse responsable de los hechos personales del asegurado, afirman que por presentarse aquí una norma imperativa, prohibiendo al asegurador el constituirse responsable de la responsabilidad directa del asegurado, el seguro de esta clase no tiene fundamento legal entre nosotros y es un seguro nulo por ilicitud del objeto.

Apartándonos respetuosamente de opiniones tan autorizadas, nos atrevemos a afirmar que entre nosotros el seguro de responsabilidad directa es perfectamente válido y argumentamos así:

Si tenemos en cuenta la definición que del seguro de responsabilidad da el profesor Viterbo y la cual transcribimos en capítulo anterior, observamos que en virtud de este seguro, el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil en que ha incurrido. La obligación del asegurador no es asumir la responsabilidad del asegurado sino resarcir a éste de las consecuencias pecuniarias de ella; ocurrido el acto culposo y dañoso que causa perjuicio, nace en cabeza de su agente la consiguiente responsabilidad y esta responsabilidad no se desplaza en virtud de la existencia de un seguro hacia el asegurador; el que incurre en la responsabilidad es el asegurado y el asegurador no lo releva de ella, sino que únicamente le indemniza del perjuicio sufrido en su patrimonio en virtud del pago de los perjuicios a la víctima o sus herederos, consecuencia directa de la responsabilidad en que ha incurrido.

Partiendo de la base anterior podemos nosotros afirmar que lo que prohíbe el inciso segundo del artículo 676 del C. de C., no es que el asegurador indemnice al asegurado de las consecuencias patrimoniales que sufra en virtud de la responsabilidad civil en que ha incurrido, sino que ocupe el lugar del asegurado para efectos de radicar la responsabilidad en su propia cabeza, siendo que el que ha incurrido en ella es el asegurado; se prohíbe es que en virtud de un contrato de seguros (pacto privado) el asegurado que ha incurrido en una responsabilidad deje de ser responsable para serlo el asegurador. Tanto es así que la víctima no tiene acción directa contra el asegurador sino solamente contra el asegurado, quien es el responsable.

Habiendo intentado demostrar que la prohibición consagrada en el inciso segundo del artículo 676 del C. de C., no prohíba que el asegurador se constituya responsable del liberar al asegurado de las disminuciones que puedan ocurrir en su patrimonio cuando su responsabilidad quede comprometida por sus hechos personales, lo que según nuestro entender constituye el objeto del seguro que nos ocupa, sino que lo que se prohíbe es que en virtud de un contrato de seguros el asegurado deje de ser responsable de sus actos trasladando esta responsabilidad al asegurador, traemos en refuerzo de nuestra tesis, la siguiente conclusión derivada del análisis del primer inciso del artículo citado:

Al afirmarse que el asegurador no está obligado a indemnizar la pérdida o deterioro procedente de un hecho personal del asegurado, se nos está diciendo que no lo estará en virtud de la ley, pero que sí puede obligarse mediante un pacto. Implícitamente la misma ley está autorizando el pago de indemnizaciones por pérdida de patrimonio ocasionada al surgir una responsabilidad civil en el asegurado por hechos propios, o sea, el seguro de la responsabilidad directa. No sería lógico que nuestro legislador haya autorizado implícitamente en el primer inciso de la disposición convenciones de este género, y luego en el inciso siguiente las haya prohibido.

Así mismo, presentamos en nuestro favor la práctica constante de nuestras compañías de seguros en la emisión de pólizas de responsabilidad directa, pólizas que son aprobadas y controladas por la Superintendencia Bancaria y que nunca han tenido el rechazo de este organismo oficial. En conclusión, afirmamos que el seguro de responsabilidad directa es perfectamente válido en nuestra actual legislación.

Debe quedar claro que nos referimos a la responsabilidad civil, nunca a la penal, y sólo a los hechos culposos del asegurado. No son materia de seguro los hechos dolosos, ya que equivaldría a la condonación del dolo futuro, lo cual está prohibido por nuestra legislación por ser intrínsecamente inmoral.

Pero aún en los hechos culposos debemos distinguir. Existen tres grados en la culpa según sea la mayor o menor intensidad con que interviene la voluntad del agente: grave, leve y levisima. En la primera, la voluntad interviene en tal forma que el acto llega a ser casi completamente intencional; en la leve la intervención de la voluntad no es tan fuerte, y en la levisima la voluntad interviene en forma casi imperceptible. Pueden asegurarse las consecuencias civiles de los hechos personales del asegurado que encierran culpas leves o levisimas pero no los que encierran culpas graves, pues en nuestra legislación la culpa grave, para efectos civiles, se equipara al dolo.

A pesar de haber declarado que el seguro de responsabilidad civil es válido según nuestra legislación, aún para aquella que sur-

ge de la culpa directa, tenemos que reconocer que esta legislación es, y principalmente en lo que se refiere al seguro de responsabilidad civil, incompleta, oscura e imprecisa.

En el campo de las iniciativas tendientes a la actualización de las normas legislativas sobre seguros, debemos señalar como una verdadera obra maestra, el Ante-proyecto presentado por los doctores Víctor Cock A. y J. Efrén Ossa a la Junta Administradora de la Asociación Colombiana de Compañías de Seguros (Asecolda) en el mes de diciembre de 1953. Estudiemos algunos de los aspectos más fundamentales de este ante-proyecto en lo que respecta al tema del seguro de responsabilidad civil.

Si habíamos visto que según la definición que el artículo 635 del actual Código de Comercio trae de la noción de riesgo, el seguro de responsabilidad es prácticamente imposible entre nosotros; con la definición consagrada en el artículo 14 del ante-proyecto, el seguro de las culpas estarán claramente encuadrado dentro de nuestro sistema jurídico. Dice la primera parte de la disposición a que me refiero: "Denomínase riesgo el suceso incierto que no depende exclusivamente de la voluntad del tomador, asegurado o beneficiario". Como puede verse, no importa que pueda intervenir la voluntad en la realización del hecho para que configure el riesgo asegurable; pero al mismo tiempo y para evitar que se interprete esta disposición en el sentido de ser materia indemnizable, los siniestros intencionalmente provocados, en el artículo siguiente se estatuye que "el dolo, la culpa grave y los actos meramente potestativos del asegurado son inasegurables".

El anteproyecto consagra, en sección especial, las principales normas reglamentarias del seguro de responsabilidad civil. Refiriéndonos someramente a ellas podemos decir:

En el artículo 80 y primero de esa sección, después de estipular que el Seguro de Responsabilidad civil impone al asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que sufra el asegurado con motivo de la responsabilidad civil en que incurra, preceptúa que son asegurables tanto la responsabilidad contractual como la extracontractual, con las restricciones consagradas en el artículo 15 ya comentado.

El artículo 81 se refiere al seguro de responsabilidad de objeto determinado y dispone que en esta clase de seguros el monto de la indemnización se regula por las normas aplicables a los seguros reales.

En el artículo 82 se impone al asegurado la obligación de responder por los gastos del juicio con ciertas restricciones o limitaciones consecuentes al máximo estipulado o a la extensión misma del amparo.

En el artículo 83 prohíbe, bajo sanción de nulidad absoluta, el otorgar seguros que amparen la responsabilidad de profesionales cuya profesión o ejercicio no gozan de la tutela del Estado.

El artículo 84 trae una definición de siniestro muy acorde con la naturaleza del seguro de Responsabilidad Civil.

En el artículo 85, y con el propósito de evitar que se considere que sólo cuando el asegurado ha pagado a la víctima, surge la obligación del asegurador y que por lo tanto si el asegurado no puede pagar por estar en quiebra, insolvencia o en concurso de acreedores, el asegurador no tendrá que pagar la indemnización, se estipula que ninguno de estos tres eventos en el asegurado, influyen en el ajuste de la indemnización a cargo del asegurador y que además, en tales casos, el crédito de la víctima contra el asegurado gozará de la prelación de los créditos de primera clase.

Las dos últimas disposiciones de esta sección reconocen la validez de la prohibición que el asegurador puede imponer al asegurado de reconocer su propia responsabilidad ante el tercero damnificado y estipulan que por no ser este contrato un seguro a favor de terceros, la víctima no tiene acción directa contra el asegurador.

Con la adopción legal del proyecto anterior el seguro de responsabilidad civil entre nosotros dejaría de ser un seguro impulsado más que todo por la necesidad social de su existencia, y no habría discusión posible sobre su validez; nos pondríamos, en el aspecto legal, a tono con nuestras costumbres comerciales.

II.—El Seguro Obligatorio de Responsabilidad.—En nuestro derecho y en virtud de la Resolución número 420 de 1945, expedida por el Ministerio de Fomento, se estableció para las empresas de transporte sin buena solvencia económica, la obligación de asegurar sus vehículos contra responsabilidad civil por daños a terceros. La suficiencia o nó de la solvencia económica es determinada por la Superintendencia Nacional de Transportes.

Posteriormente y ante las solicitudes de los transportadores, se dictó por el mismo Ministerio, la Resolución número 119 de 1955, la cual concede al empresario transportador la opción de elegir entre tomar el amparo contra la responsabilidad civil por daños a terceros con una compañía de seguros legalmente autorizada, o el depositar en el Banco de la República y a órdenes de la Superintendencia Nacional del Ramo, una suma de dinero cuyo monto lo determina el número de vehículos con que trabaje la empresa, así: \$ 400.00 por cada bus o camión; \$ 300.00 por camionetas o vehículos de transporte con capacidad inferior a 10 pasajeros, y \$ 200.00 por cada automóvil, sin ser en ningún caso inferior a \$ 10.000.00. Se acepta que este depósito se haga en cualquier papel de crédito, ya sea nacional, departamental, municipal o cédulas o bonos industriales.

Las disposiciones anteriores constituyen un enorme adelanto en el campo de los seguros, pues se obtiene la manera de garantizar el pago de las indemnizaciones por perjuicios causados a terceros, sin que pueda presentarse el absurdo de que en caso de insolvencia del conductor de un vehículo, la víctima quede en total desamparo.

Sin embargo, las disposiciones mencionadas no pueden considerarse una completa reglamentación de esta materia por dejar por fuera a los vehículos comerciales y particulares y sólo garantizar la responsabilidad extracontractual del empresario de transportes, dejando por fuera del amparo a los cargadores o pasajeros.

Somos partidarios de que el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los vehículos, se haga extensivo a todos los propietarios de vehículos, sean particulares, públicos o especiales, que no tengan un patrimonio suficientemente grande como para garantizar la indemnización a la víctima, sea pasajero o tercero, en caso de accidente. El patrimonio que deba acreditar el que quiera exonerarse de la obligación de tomar una póliza consistirá en un bien inmueble cuyo valor deba ser aceptado por la Superintendencia Nacional de Transportes y cuya propiedad deba ser acreditada cada año y en la renovación del pase del conductor del vehículo.

El seguro obligatorio de vehículos debe hacerse extensivo aún a los vehículos extranjeros que transitoriamente circulen por el territorio nacional; para éstos se expedirían pólizas temporales por el tiempo de su permanencia en el país.

Como podría pensarse que con la implantación del seguro obligatorio contra responsabilidad civil para toda clase de vehículos, se harían muy caras las tarifas por el mayor número de siniestros, debemos tener en cuenta que en la contratación de él entraría lógicamente en juego la selección de los riesgos de las empresas aseguradoras, expidiéndose distintos tipos de pólizas y a distintas primas según sea la naturaleza de los riesgos y la calidad y antecedentes de las personas aseguradas.

2A. SECCION

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA PRACTICA
COMERCIAL

1.—El Seguro de Responsabilidad Civil respecto de la propiedad y manejo de vehículos.—El seguro de responsabilidad civil más generalizado entre nosotros es el de responsabilidad en vehículos.

Nuestras compañías de seguros emiten pólizas uniformes en este campo cuyos amparos son los siguientes:

a).—La responsabilidad civil por daños causados por el vehículo a un bien o animal o proveniente de la muerte o daños corporales causados a cualquier persona por el vehículo. En este amparo la compañía aseguradora sólo responde hasta por la suma indicada en la respectiva póliza y para efectos del pago de la correspondiente indemnización, ésta se paga no sólo cuando la persona asegurada ha sido el agente del acto dañoso, sino también en el caso de que sea un pariente, amigo o su chofer asalariado, u otra persona a su servicio, las que hubiesen producido el suceso dañoso mientras manejaban el vehículo con autorización del asegurado y siempre que tengan pase vigente y no se les haya negado por cualquier asegurador un seguro de automóviles o su prórroga; además se requiere que no tengan derecho a indemnización bajo ninguna otra póliza de este tipo.

Esta extensión del amparo de responsabilidad civil, que se ha llamado cláusula "omnibus" se aplica únicamente al manejo de automóviles de uso particular y no al de vehículos usados para fines comerciales o que pertenezcan a compañías, corporaciones o asociaciones; en estos últimos casos, sólo se ampara la responsabilidad cuando el vehículo sea conducido por el chofer asalariado de la entidad o por un empleado, socio o accionista de ella.

b).—Los gastos provenientes de la Responsabilidad Civil del asegurado, cuando éstos han sido autorizados por la compañía aseguradora.

Entre estos gastos, podemos citar los honorarios del abogado que va a ejecutar la defensa civil del asegurado. Como frecuentemente el asegurado culpable necesita no sólo defensa civil sino también defensa penal, puede presentarse en la práctica, el problema de saberse qué cantidad de esos honorarios pertenecen a la primera y por lo tanto a cuánto está obligada la compañía aseguradora por este concepto. Generalmente se resuelve el problema pagando la compañía aseguradora la mitad del total de la cuenta.

Exclusiones.—Se estipula en nuestras pólizas de seguro contra

responsabilidad civil en vehículos las siguientes exclusiones en virtud de las cuales el asegurador no está obligado a la indemnización:

1º).—Los daños causados a bienes sobre los cuales el asegurado sea propietario o tenga la posesión o tendencia, o a aquellos bienes pertenecientes a los miembros de su familia o a su servidumbre, o a aquellos que sean conducidos en el mismo vehículo.

2º).—Los daños corporales o muerte causados a los parientes del asegurado dentro del cuarto grado civil de consanguinidad o segundo de afinidad, o a personas de su servidumbre, o a aquellas que estuviesen dentro o encima del vehículo o subiendo o descendiendo de él en el momento de ocurrir el accidente. Tanto en este caso como en el anterior, estos individuos no se consideran como "terceras personas" y es por por lo cual se excluyen del amparo.

3º).—Los producidos por el peso o vibración del vehículo en los objetos por donde transite o encima de los cuales se coloque. Si el daño es el producto, v. gr. de un choque, debe indemnizarse.

4º).—Los daños o heridas causados a las personas encargadas de la conservación o reparación de vehículo.

5º).—Los producidos por incendio o explosión del vehículo o por sus chispas o cenizas.

6º).—Los producidos por un siniestro provocado voluntariamente por el asegurado o por sus parientes, o con su complicidad. Sobre esto habíamos observado que ni el dolo ni la culpa grave son materia del contrato de seguros.

7º).—Cuando el siniestro ocurra por haberse utilizado el vehículo para una actividad distinta de la originalmente señalada en la póliza, o para participar en competencias arriesgadas, lo mismo que cuando se le utilice para remolcar otro vehículo, o se arriende.

8º).—Cuando el conductor del vehículo no tenga patente para conducir, o no la tenga vigente, o cometa el daño bajo el influjo de bebidas embriagantes o drogas heróicas.

9º).—Cuando la responsabilidad es ocasionada por conmoción natural como huracán, volcán, etc., o por guerra, invasión, huelga, etc.

10º).—Cuando el siniestro ocurra por ir el vehículo a una velocidad mayor de la permitida o por cualquier violación de las normas reguladoras del tránsito.

Como puede verse son tantas las exclusiones consagradas en nuestras pólizas de este seguro, que el amparo prácticamente se hace inoperante o no existe. Los siniestros de responsabilidad ocurren o por no obedecer las disposiciones de tránsito, o por manejar bajo el influjo del licor, o por excesos de velocidad, etc., y estas son precisamente las causas que exoneran de la obligación de indemnizar al asegurado. Nos encontramos muchas veces que cuando el asegurado es responsable de un acto por haber obrado con culpa, el seguro llamado de las culpas no lo ampara. A no ser por la liberalidad de la mayoría de nuestras compañías de seguros en el reconocimiento de los siniestros, esta clase de seguro ya habría desaparecido de nuestra práctica comercial.

Seríamos partidarios de una disposición legal que limitara la libertad en la estipulación de las exclusiones. Pero como podría ocurrir que al abrir el compás del amparo los asegurados observarían una conducta aún más negligente que aquélla que actualmente están observando en sus actividades automovilísticas confiados en la existencia de un amplio seguro contra su responsabilidad, los aseguradores se defenderían estipulando asimismo, un descubierto obligatorio más o menos grande y del cual siempre respondería el asegurado.

Enunciaremos a continuación otras de las principales cláusulas de nuestras pólizas en el seguro contra responsabilidad civil de los automovilistas.

1º).—En caso de que el conductor del vehículo huya, se presume ocurrido el siniestro en alguno de los casos excluidos del amparo.

2º).—La compañía aseguradora no contrae obligaciones sino para el asegurado y en ningún caso para con las víctimas. A pesar de esta cláusula nuestras compañías de seguros frecuentemente tratan directamente con la víctima.

3º).—La compañía aseguradora sólo estará obligada al pago cuando la responsabilidad y los perjuicios hayan sido definidos por sentencia ejecutoriada. En muchos casos y cuando la responsabilidad del asegurado es clara, se paga la indemnización sin esperar sentencia.

4º).—El asegurado no puede admitir ningún reclamo o responsabilidad ni hacer oferta, promesa o pago sin el consentimiento de la compañía aseguradora y ésta tendrá derecho a hacerse cargo de la defensa o del ajuste de la reclamación, como también iniciar o seguir a nombre del asegurado cualquier acción de indemnización, con facultad de conducirla como a ella le parezca conveniente y efectuar cualquier arreglo. La cláusula en virtud de la cual se prohíbe al asegurado reconocer su propia responsabilidad y transigir con la víctima ha sido universalmente reconocida como válida. No puede extenderse hasta tal punto que prohíba la confesión de la materialidad del hecho, ni la manifestación que bajo juramento

deba hacer a alguna autoridad competente, ni tampoco pretender que en virtud de ella el asegurado no pueda ni aún socorrer a la víctima.

5º).—El derecho de la compañía aseguradora para, una vez surgida la responsabilidad del asegurado, pagar a éste el monto total de la responsabilidad y desistir de cualquiera acción, defensa o arreglo, sin responder por los perjuicios que alegue el asegurado como consecuencia de esta actividad de la compañía.

6º).—En ningún caso son a cargo de la compañía aseguradora las multas que las autoridades impusieron a consecuencia de infracciones. Esto es claro pues las multas son penas y las penas son esencialmente personales.

7º).—Al ocurrir el acto dañoso, el asegurado debe dar aviso a la compañía aseguradora dentro de un término, generalmente 24 horas, y comunicarle inmediatamente toda reclamación, notificación, citación o carta que reciba, como también darle aviso por escrito de toda demanda, procedimiento o diligencia de que tenga noticia. El incumplimiento de esta cláusula por parte del asegurado sin que haya mediado fuerza mayor, está sancionado con la liberación de la compañía aseguradora de sus obligaciones.

8º).—La compañía aseguradora puede encargarse de la representación del asegurado en toda investigación o proceso a que diere lugar cualquier muerte o accidente que pudieren ser causas del surgimiento de responsabilidad para éste, y asumir la defensa del asegurado en los procedimientos judiciales o de policía que se sigan contra él, quedando el asegurado obligado a otorgar los poderes necesarios y a la persona que la compañía aseguradora designe. Cualquiera ayuda que la aseguradora preste al asegurado, no se interpretará como reconocimiento de la responsabilidad.

9º).—La compañía aseguradora no tendrá obligación de indemnizar cuando se comprobare que el asegurado ha dado una información falsa o inexacta o si ha omitido expresar alguna circunstancia que de haber sido conocida por la aseguradora, no habría asumido el riesgo o lo habría asumido en distintas condiciones. Como sabemos el contrato de seguros es esencialmente un contrato de buena fe.

10º).—La compañía aseguradora una vez haya pagado la indemnización correspondiente se subroga en todos los derechos que el asegurado tenga contra las personas responsables de él y hasta concurrencia de la suma pagada por la aseguradora cuando ella lo exija, el asegurado debe hacerle la cesión de tales derechos.

Esta cláusula es un reflejo del inciso 1º del artículo 677 del Código de Comercio aplicable, en términos generales, a todos los seguros.

Si tenemos en cuenta que la responsabilidad del asegurado es la que condiciona el nacimiento de la obligación de indemnizar por parte del asegurador en los seguros de Responsabilidad Civil,

se puede afirmar que la acción subrogatoria no tiene operancia en el seguro de responsabilidad civil; si el asegurado no ha incurrido en responsabilidad no nace para el asegurador obligación alguna nacida del contrato de seguros, y si el responsable del siniestro es el asegurado nacerá la obligación del asegurador de indemnizar, pero no existirá un tercero responsable contra quien ejercitar la acción subrogatoria.

A pesar de lo anterior, debemos tener en cuenta que el asegurado puede convertirse en responsable no sólo en virtud de sus propios actos sino también en virtud de los actos de sus dependientes o empleados, y ser éstos los responsables del acto dañoso; en este caso, pagada por el asegurador la indemnización al asegurado, puede ejercer la acción subrogatoria contra el tercero responsable. No puede decirse lo mismo en el caso de que el responsable sea una de aquellas personas de las cuales el asegurado esté inhibido moralmente para exigirles indemnización (cónyuge, hijos menores, etc.).

Pero si como el caso de las pólizas de responsabilidad civil en vehículos, se ha estipulado que el asegurador queda obligado a indemnizar no sólo en el caso de ser la persona asegurada la causante del acto dañoso, sino también cuando éste es causado por un pariente, amigo, chofer asalariado o alguna otra persona a su servicio, el asegurador no podrá ejercer la acción subrogatoria en tales casos.

Teniendo en cuenta lo anterior, nos parece que la cláusula que comentamos sólo tendría operancia en los casos de pagos liberales hechos al asegurado por parte de las compañías de seguros.

11º).—Las obligaciones contraídas por la compañía aseguradora sobre un determinado vehículo cesan desde el momento en que el asegurado lo enajene, ceda o traspase a otra persona, salvo cuando sea el resultado de una sucesión por causa de muerte o liquidación de sociedad o comunidad.

12º).—El asegurado perderá el derecho a la indemnización cuando: 1). Presente una reclamación fraudulenta. 2). Se empleen medios o documentos engañosos por el asegurado o por terceras personas que obren por cuenta de éste o con su consentimiento, para sustentar una reclamación o para derivar beneficio del seguro. 3). Se obstaculice, por el asegurado o persona que obre por su cuenta, el ejercicio de los derechos estipulados a favor de la compañía aseguradora.

13º).—Tanto la compañía aseguradora como el asegurado, pueden cancelar la respectiva póliza, mediante un preaviso por escrito y dirigido a la otra parte.

14º).—Todo pago que la compañía aseguradora haga por concepto de indemnización, se reducirá del valor al que inicialmente se hubiere comprometido la compañía aseguradora.

Además de los amparos normales enunciados anteriormente,

las compañías de seguros cubren, mediante anexos y el pago de una prima adicional, los siguientes riesgos especiales:

1º.—El amparo de la responsabilidad civil del asegurado ante terceros cuando esté conduciendo cualquier vehículo particular que no sea de su propiedad. La prima adicional para este amparo adicional al de responsabilidad civil ya enunciado, es de un 20% de la prima primitiva.

2º.—Responsabilidad civil del asegurado con respecto a pasajeros. Mediante este amparo adicional la compañía aseguradora cubre la responsabilidad civil del asegurado para con los pasajeros que se encuentren dentro del vehículo especificado en la póliza por lesiones o muerte producidas a consecuencia directa del choque o vuelco accidental del vehículo. Este amparo se cobra a razón de \$ 2.00 por cada mil de valor asegurado y por cada pasajero, con un límite máximo de \$ 5.000.00 por persona.

3º.—Responsabilidad civil en vehículos de empresas comerciales cuando sean manejados por parientes o amigos del asegurado o de sus socios. Se debe tener en cuenta que se ampara únicamente vehículos comerciales de servicio particular y que el pariente o amigo además de necesitar la autorización del asegurado para el manejo del vehículo, necesita poseer pase vigente y no haberle sido negado por cualquier asegurador un seguro de automóviles.

La prima para este anexo, es como en el primer anexo considerado, un 20% de la prima por el seguro base de responsabilidad civil.

Nuestra costumbre comercial en este campo, que ha tomado cuerpo en pactos celebrados por todas las compañías de seguros afiliadas a la Asociación Colombiana de Seguros (Asecolda), ha terminado la contratación de los seguros de responsabilidad civil en vehículos por períodos anuales para los vehículos particulares y los llamados especiales, y por períodos cuatrimestrales tratándose de vehículos de servicio público.

Así mismo, las primas para esta clase de seguros, están determinadas por una tarifa estipulada por las mismas compañías aseguradoras y cuya aplicación es obligatoria para ellas.

En esta tarifa se estipula una prima mínima de \$ 54.00 cualquiera que sea el período del seguro, y una prima para cada caso en particular teniendo en cuenta para su determinación el valor asegurado, la destinación del vehículo (particular, servicio público o servicio especial), y la clase del vehículo (automóvil, bus, carro-tanque, vehículos para el transporte del ganado, etc.).

En el cobro de las primas les está prohibido a las compañías de seguros conceder plazos para su pago y conceder descuentos no autorizados por la tarifa.

Toda póliza sobre seguro de automotores está obligada a pagar un impuesto de timbre nacional, consistente en \$ 0.20 por ca-

da mil pesos o fracción de mil de valor asegurado; este impuesto debe ser satisfecho por el asegurado.

II.—El Seguro de Responsabilidad Civil Respecto a la Propiedad, Conservación y Uso de Aeronaves.—Antes de entrar a considerar las principales normas contractuales que rigen en nuestra práctica comercial las relaciones entre las compañías aseguradoras y las empresas de aviación sobre el seguro de responsabilidad civil en aeronaves, nos detendremos un poco a considerar dos convenios internacionales sobre transporte aéreo internacional.

La materia de la cual nos vamos a ocupar primeramente tiene gran relación con la que estudiaremos después, ya que aunque Colombia no es signataria de estos convenios, las pólizas usadas entre nosotros son el reflejo de las expedidas en las naciones signatarias; y esto tiene su explicación: Por no ser nuestras compañías de seguros lo suficientemente poderosas económicamente como para asumir en su gran totalidad riesgos de tanta magnitud, se ven obligadas a reasegurar la mayoría del riesgo en compañías americanas y europeas y éstas imponen el tipo de póliza que nuestras compañías deben usar.

Convenio de Varsovia

El 12 de octubre de 1928 se firmó en la ciudad de Varsovia un convenio tendiente a la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional; el anteproyecto de este convenio fue preparado por el Comité Internacional Technique d'experto Juridiques (Citeja).

Considerando en este convenio lo relativo a la responsabilidad del porteador aéreo, encontramos que se consagran las siguientes responsabilidades:

- a).—Por el daño causado en caso de muerte, heridas, o cualquiera otra lesión corporal sufrida por el pasajero;
- b).—Por el daño causado en caso de destrucción, pérdida o avería del equipaje o mercancías;
- c).—Por el daño ocasionado como consecuencia del retraso en el transporte aéreo de pasajeros, equipajes o mercancías.

Son tres responsabilidades provenientes de culpa contractual del portador aéreo y que para liberarse de ellas, debe probar que él y sus comisiones tomaron todas las medidas necesarias para evitar el daño o que les fue imposible tomarlas.

Consagra además este convenio limitaciones en el valor de las anteriores responsabilidades del porteador, estipulando que con relación a cada pasajero y a falta de estipulación expresa, el monto de la indemnización no pasará de 125.000 francos oro Poincaré; en el caso de equipajes o mercancías la responsabilidad queda limitada a 250 francos oro Poincaré por cada kilogramo, y cuando se trata de objetos cuya custodia conserva el pasajero, su límite será de 5.000 francos oro Poincaré por viajero.

Debemos tener en cuenta que el franco oro Poincaré está integrado por 65.5 miligramos de oro con ley de novecientas milésimas de fino. Cada franco de éstos equivale entre nosotros a más o menos 18 centavos de peso colombiano.

En virtud del mismo convenio, se estatuyó la nulidad de las cláusulas que exoneren de responsabilidad al porteador o las que fijen límites de responsabilidad inferiores a los aquí señalados y se dispuso que la acción tendiente a hacer efectivas estas responsabilidades prescribe a los dos años, pudiendo el perjudicado entablarla o en el domicilio del portador, o en el domicilio principal de su negocio, o en el lugar donde posea su establecimiento por cuyo conducto se celebró el contrato, o en el lugar del destino.

Las cifras fijadas en este convenio como límites de responsabilidad fueron modificadas por el protocolo de La Haya.

Convenio de Roma

El 29 de mayo de 1933 en el llamado convenio de Roma se dispuso que el daño causado por una aeronave en vuelo, a las personas o bienes que se encuentren en la superficie, da derecho a indemnización.

Quedan comprendidos dentro de la norma anterior los siguientes daños: a). El causado por un objeto cualquiera que caiga del avión, aún en el caso de la echada del lastre reglamentario y del realizado en estado de necesidad; b). El causado por alguna persona de la tripulación, a menos que se trate de un daño intencional y la empresa o sus representantes no hayan podido evitarlo.

Se fijaron límites para el caso de las responsabilidades por los daños anteriores, así: en cada accidente, el explotador de la aeronave se obliga hasta en una suma de 250 francos por cada kilogramo de peso del avión, sin ser inferior en ningún caso a 600.000 fr. ni superior a 2.000.000 de fr.; si hubiere personas lesionadas, el límite por cada una fue fijado en 200.000 fr.

Se consagra la responsabilidad solidaria para los explotadores de aeronaves cuando el choque entre ellas cause daños y dispone que todas las aeronaves matriculadas en cada uno de los países signatarios del convenio, deben poseer seguro contra la responsabilidad civil proveniente de estos daños, o que si no se toma póliza de seguro se presten algunas garantías expresamente señaladas; la sanción en caso de desobedecimiento de esta norma, es la prohibición de circulación por sobre el territorio de los demás Estados signatarios y además el no permitírsele favorecerse con las limitaciones de responsabilidad consagradas.

En materia de autoridad competente para conocer de la acción, se dispone que puede ser o la del domicilio del demandado a la del lugar donde se causó el daño; esta acción prescribe en el término de un año contado desde el momento en que se tuvo conocimiento del daño y de su autor.

Colombia no forma parte de estos convenios y por lo tanto la responsabilidad civil de las compañías de aviación colombianas en vuelos internacionales continúa siendo ilimitada.

Si tenemos en cuenta circunstancias tales como nuestra especial topografía, la cual ha hecho que nuestro medio de transporte haya sido principalmente el aéreo y la imposibilidad en que nos encontramos por el momento para convertir nuestras compañías aéreas en potentes instituciones económicas, vemos la necesidad de la participación colombiana en los convenios citados, con miras a obtener, mediante el beneficio de la limitación de la responsabilidad de nuestras compañías de aviación en vuelos internacionales, el normal desarrollo y progreso de este medio de transporte tan esencial para nuestro desarrollo y el progreso de este seguro tan importante para las empresas de aviación.

Analizando nuestra costumbre comercial en lo que se refiere al seguro de responsabilidad civil por actos de propiedad, conservación o uso de aeronaves encontramos que nuestras compañías aseguradoras prestan los siguientes amparos:

1º). La responsabilidad legal en que incurran los asegurados por concepto de daños y perjuicios que se vean obligados a indemnizar a consecuencia de lesiones corporales o muerte de terceros; se comprenden aún los gastos de hospitalización y lucro cesante.

2º). La responsabilidad legal por daños a bienes de terceros, incluyendo el lucro cesante de los mismos. Dentro de este amparo no quedan comprendidos aquellos bienes de terceros que el asegurado tenga en arrendamiento, depósito o en consignación para su transporte.

3º). La responsabilidad legal por lesiones corporales o muerte de los pasajeros, incluyendo los gastos de hospitalización y el lucro cesante.

Debemos tener presente que por pasajero se entiende en nuestras pólizas, toda persona que se encuentre a bordo de la aeronave o en el acto de abordarla con el fin de viajar en ella, o desmontarla después de haber viajado en ella, excluyendo a los tripulantes de la aeronave.

4). La responsabilidad legal del asegurado por daños debidos a pérdida, avería o destrucción del equipaje de los pasajeros. Generalmente se consagra que "equipaje" son los efectos personales llevados en una valija, maleta o cartera, o los que permanezcan con el pasajero, sin incluir los artículos embarcados bajo guía.

Pero las compañías de seguros no responden de estos riesgos en forma ilimitada; en las pólizas se consagran límites de responsabilidad en los distintos amparos así: En el primero se fija un límite en pesos para cada persona-cada accidente; en el segundo se fija un límite para cada aeronave-cada accidente; en el tercero se fija para cada pasajero-cada accidente y en el cuarto para cada pasajero-cada accidente. Es costumbre estipular que en caso de sinies-

tro la compañía aseguradora no pague los primeros X pesos de su valor.

Exclusiones.—No se cubre la responsabilidad proveniente de los siguientes hechos:

1º). De contratos o convenciones celebrados por el asegurado.

2º). Actos de guerra, invasión, motín, huelga, etc., o por orden de autoridad civil o militar.

3º). Vuelos de acrobacia, ensayos de velocidad, competencias de velocidad y en general vuelos innecesarios en la navegación aérea.

4º). Vuelos que contravengan los reglamentos dictados por la Aeronáutica Civil.

5º). Vuelos con licencia especial sin comprender los casos de conveniencia o necesidad públicas.

6º). Vuelos en los cuales la aeronave lleve más peso del permitido por las autoridades.

7º). Daños causados en las propiedades del asegurado.

8º). Lesiones o muerte causadas a los empleados del asegurado.

Como puede observarse las exclusiones son lógicas dada la naturaleza de los amparos y el alto costo de los siniestros.

Obligaciones del Asegurado.—Se estipulan como obligaciones especiales del asegurado las siguientes: a). Tomar las precauciones necesarias para la aeronave al comienzo de cada vuelo, de tal manera que ésta se encuentre en estado adecuado para volar; b). Cumplir todos los reglamentos y órdenes de las autoridades competentes; c). Tomar las precauciones razonables para que cada aeronave no lleve más del peso autorizado, lo mismo que para que los pasajeros sean transportados en las mayores condiciones de seguridad; d). Que sus pilotos y mecánicos tengan el correspondiente pase de idoneidad; e). Cooperar con el asegurador cuando éste se lo solicite en la dirección de algún litigio, asistiendo a las audiencias, facilitando pruebas y testigos, lo mismo que ayudarlo a llevar a efecto arreglos con la víctima y facilitando el ejercicio de la acción subrogatoria en caso necesario.

Además de las anteriores obligaciones del asegurado, encontramos la que puede considerarse como la principal, o sea el pago de la prima. Existe en nuestra práctica comercial dos maneras distintas de calcular el monto de la prima: se puede estipular una prima de X pesos por cada aeronave amparado durante una vigencia de un año, o se puede fijar prima por aeronave-milla o pasajero-milla, es decir que la prima aumentará a medida que sea más grande el recorrido de las aeronaves y a medida que sea mayor el número de pasajeros transportados y la distancia recorrida por ellos.

De los dos sistemas nos inclinamos por el último, pues aun cuando implica mayores gastos de administración, es mucho más técni-

co; el riesgo va en proporción al recorrido de la nave, al número de pasajeros movilizados y a distancia recorrida por ellos.

Otras estipulaciones.—Existen en nuestras pólizas sobre responsabilidad civil de aeronaves cláusulas como éstas:

El asegurador asumirá la defensa del asegurado en cualquier litigio en el que se trate de reclamar al asegurado indemnización de perjuicios por los daños a terceros, reservándose el derecho de adelantar cualquiera investigación, transacción o liquidación de cualquier reclamo. El asegurado debe avisar al asegurador todo reclamo o pleito que se instaure contra él y comunicarle toda demanda, citación o notificación que reciba. El asegurador pagará todos los gastos del pleito sin exceder del límite fijado en la póliza.

Si el asegurado tiene otras pólizas que lo amparen sobre los mismos riesgos, el asegurador sólo pagará, en caso de siniestro, una parte proporcional de su valor.

La póliza ampara automáticamente a cualquiera aeronave adquirida por el asegurado con posterioridad a la fecha de iniciación de ella.

El asegurado debe dar aviso inmediato de cualquier suceso que pueda ocasionar reclamo y suministrar los datos necesarios. No puede el asegurado en ningún caso actuar en detrimento o perjuicio de los intereses del asegurador.

No puede el asegurado hacer ninguna concesión, oferta o promesa de pago en caso de cualquier reclamo, sin el consentimiento escrito del asegurador.

El damnificado no podrá entablar acción judicial contra el asegurador a menos que el asegurado haya cumplido plenamente sus deberes y hasta que la cantidad que el asegurado deba pagar haya sido determinada por fallo ejecutoriado o por acuerdo suscrito por él, el damnificado y el asegurador. Cualquier persona, o su representante legal, a cuyo favor se haya dictado el fallo o suscrito el acuerdo, estará facultada para cobrar en los términos de la póliza y en la misma forma y extensión que el asegurado.

El asegurado puede entrar en convenios en los cuales se estipulen exoneraciones o exclusiones de responsabilidad y en estos casos el asegurador indemnizará al asegurado por la exclusión de la responsabilidad que de ello pueda surgir.

Se puede cancelar la póliza por voluntad del asegurado dando aviso por escrito con alguna anticipación; por voluntad del asegurador con preaviso no inferior a 30 días.

Analizando un poco las anteriores cláusulas podemos concluir que algunas de ellas no corresponden exactamente a nuestra estructuración jurídica y comercial en materia de seguros.

Imponer al asegurador la obligación de asumir la defensa del asegurado, no es conveniente; sería más prudente el otorgarle la facultad para hacerlo y en el caso de que lo desee, obligar al asegurado a facilitarle los medios.

Otorgar acción a la víctima para que una vez dictado un fallo en su favor y en contra del asegurado, con base en ese fallo obligue al asegurador a pagarle directamente es contrario a los principios ya expuestos por nosotros.

Si existen dos relaciones independientes: una entre asegurador y asegurado y otra entre asegurado y víctima, no se entiende cómo el asegurador, tercero en el litigio entre asegurado y víctima, pueda ser constreñido en virtud de ese fallo y pagarle a la víctima. Entendemos que el fallo obliga para el asegurado y en virtud de él, éste debe pagar, para luego reclamar del asegurador la indemnización proveniente de su seguro de responsabilidad. Creemos que sólo el asegurado pueda reclamar del asegurador el cumplimiento de las obligaciones nacidas del contrato y en ningún caso la víctima que es un tercero en él. La explicación de existir esta cláusula en las pólizas de nuestras compañías de seguros es, como lo dijimos anteriormente, el hecho de que su texto es determinado por los aseguradores extranjeros.

III.—Otros seguros de Responsabilidad Civil.

1º—Seguro de Responsabilidad Civil de los Transportadores.

Como introducción a este seguro debemos recordar que según nuestra legislación y en virtud del contrato de transporte, el porteador está obligado a llevar a su destino la persona u objetos transportados, conduciéndolos sanos y salvos o carentes de averías, etc., en su caso, mediante el empleo de la diligencia, cuidado y pericia indispensables para el logro de este fin, y que en caso de incumplimiento de esta obligación debe resarcir a la parte perjudicada de todos los perjuicios surgidos.

Se trata de una responsabilidad contractual y la cual puede asegurar el transportador.

Entre nosotros, las compañías de seguros emiten pólizas que amparan al asegurado contra la responsabilidad civil a que sea condenado por pérdidas, muerte o daño, causados a las mercancías o personas que el transportador se haya obligado a conducir, se estipula que la responsabilidad del asegurador sólo se extiende hasta la cifra máxima fijada en la póliza y que permanece vigente desde el momento en que principie la responsabilidad del asegurado y hasta que concluye la responsabilidad de éste.

Generalmente se estipula que el amparo no cubre la responsabilidad del asegurado, si le cupiere, cuando los siniestros provengan de las siguientes causas: Huelgas, paros de obreros, motines o conmociones civiles, acciones bélicas, actos de autoridad, etc., y por dolo o culpa grave del asegurado o de sus dependientes.

Comunmente el término de duración de estas pólizas es indefinido, pudiendo ambas partes contratantes cancelarla en cualquier tiempo dando un avisó por escrito a la otra con alguna anticipación.

La prima se suele determinar por el valor de las mercancías transportadas y por el número de pasajeros conducidos y el asegurado debe periódicamente suministrar estos datos al asegurador.

Son cláusulas corrientes en este tipo de seguro la que estipula como obligación del asegurado el dar aviso por escrito al asegurador de cualquiera pérdida o daño que pueda causar un reclamo, una vez haya tenido conocimiento de ello, dando una relación sucinta de los principales hechos y presentando las pruebas necesarias; la que prohíbe al asegurado sin autorización del asegurador admitir su responsabilidad en el hecho dañoso, pagarlo o transigirlo; la que faculta al asegurador para asumir la defensa del asegurado, quedando obligado éste a cooperar en la defensa y la que autoriza al asegurador para celebrar con el damnificado arreglos y transacciones.

No son muy frecuentes en nuestra práctica comercial las pólizas a que nos hemos referido, sino que el sistema generalizado consiste en la contratación de un seguro contra pérdidas y daños de las mercancías tomado por el dueño de éstas y conservando los aseguradores el derecho de subrogación contra los transportadores responsables. A ese tipo de pólizas, por no tratarse de seguros de responsabilidad civil, no nos vamos a referir.

2º—Seguro de Responsabilidad Civil en navegación—Amparo Pandi.

Existe en lo relativo a navegación el llamado contrato de "Protección e indemnización", de origen inglés y en virtud del cual el asegurador se obliga para con el asegurado en su calidad de propietario de naves, a protegerlo e indemnizarlo en relación con las pérdidas o reclamaciones por las cuales haya llegado a ser responsable.

Este amparo comprende los siguientes casos:

a).—La responsabilidad por muerte o lesiones causadas a terceros y pasajeros. No se comprenden las indemnizaciones por muerte o lesiones en el personal de trabajadores de la empresa asegurada y las cuales nacen de un contrato de trabajo;

b).—La responsabilidad por gastos de viaje de algún miembro de la tripulación de la nave asegurada en que necesariamente se haya incurrido por disposición legal, exceptuándose la responsabilidad y gastos debidos a la terminación de un contrato, de acuerdo con los términos del mismo, o debidos a un mutuo convenio sobre el particular, o a la venta de la nave referida, o a cualquier otro acto de la entidad asegurada;

c).—La responsabilidad por pérdidas o daños causados a cualquier nave o bote, o a las cosas que se encontraban a bordo de ella, que sean debidos a colisión y en cuanto tal responsabilidad no haya de ser cubierta por un seguro de casco.

En el caso anterior, y cuando ambas naves sean responsables,

se estipula que las reclamaciones surgidas serán definidas ac- acuerdo con el principio de las responsabilidades recíprocas para el efecto de definir el balance o la suma a pagar por el asegurado por razón de tal colisión, no pudiendo el asegurado, sin el consentimiento del asegurador, llevar a cabo ningún compromiso, transacción o arreglo;

d).—La responsabilidad por la pérdida o daño causados a cualquiera otra embarcación o a las cosas que se encuentren a bordo de ella, que no sea debido a colisión y además que esta responsabilidad no se origine en un contrato celebrado por el asegurado;

e).—La responsabilidad por daños causados a muelles, malecones, puertos, puentes, tajamares, boyas, etc., a objetos que allí se encuentren;

f).—Los gastos de levantamiento o remoción de los restos de alguna nave asegurada, cuando tal remoción sea obligatoria;

g).—La responsabilidad por pérdida o daños a la carga u otro objeto, incluyendo equipajes y efectos personales de los pasajeros, pero excluyendo correo y paquetes postales;

h).—Los gastos de defensa relativos a cualquier reclamo o demanda contra el asegurado basados en la responsabilidad real o presunta de él y que se hayan efectuado con la aprobación del asegurador.

No todos estos amparos se refieren a responsabilidades civiles, pero los hemos enunciado todos por mera información.

Exclusiones.—Se acostumbra estipular en esta clase de seguro contra la responsabilidad la no inclusión dentro del amparo a que se obliga el asegurador de las siguientes reclamaciones:

Reclamos por muerte o lesiones a las personas, ocurridas en relación con el manejo de la carga y cuando ellos se produzcan en virtud de un contrato de indemnización celebrado entre la entidad asegurada y su subcontratista.

Reclamos por faltas o averías en la carga cuando el recibo para el embarque esté firmado sin observación alguna en cuanto a la condición de ella, o por una cantidad mayor, a pesar de que al tiempo del embarque se haya conocido la avería o el faltante.

Reclamos procedentes de la entrega de mercancías sin el reintegro de la carta de porte.

Reclamos en relación con el transporte de la carga por tierra o en otro barco.

Reclamos por concepto de oro o plata acuñados, metales y piedras preciosas, seda, joyas, billetes de banco, bonos u otros documentos negociables, a menos que hayan sido aceptados para su transporte bajo una forma de contrato aprobado por escrito por el asegurador.

Reclamos por avería o pérdida de la mercancía cuando la nave lleve un cargamento superior a su capacidad.

Reclamos por pérdida, daños de las mercancías antes del car-

gue de ellas o con posterioridad al descargue de la nave y producidos por terremoto, incendio, marea, inundación, etc., a no ser que tales pérdidas o daños sean causados directamente por la nave asegurada, su capitán o tripulación.

Reclamos por pérdida o daños que procedan de estiba sobre cubierta de carga que debe ser llevada bajo cubierta, o de estiba de carga en sitios no apropiados para su transporte, a no ser que la entidad asegurada pruebe que ha tomado toda posible precaución para impedir tal impropia estiba.

Reclamos por pérdidas, daños, o gastos, provenientes de cualquier desviación o propósito de desviación, no autorizada por el contrato de transporte y conocida por la entidad asegurada en tiempo oportuno para asegurar específicamente tal riesgo.

Reclamos relacionados con cualquier pasajero o equipaje, a menos que los términos y condiciones del tiquete hayan sido aprobados por el asegurador.

Reclamos por pérdida o daños provenientes de remolque por el buque asegurado o al buque asegurado.

Reclamos por pérdida o daños a la nave asegurada en relación con su casco, maquinarias, equipo, etc., sea que el reclamo sea hecho a solicitud del propietario o fletador en relación de un contrato de fletamento.

Reclamos por pérdida, daño, responsabilidad o gasto que hubiere de ser pagado en virtud de un seguro de casco de suficiente cuantía para cubrir tal pérdida, daño, gasto o responsabilidad.

Reclamos por pérdidas debidas a la cancelación de un contrato de fletamento por razón del no arribo de la nave asegurada al puerto de cargue en la fecha indicada.

Reclamos por responsabilidades que tengan como causa capturas, embargos, secuestros y hostilidades de guerra.

Reclamos hechos al asegurador sin que el asegurado haya cumplido con la obligación de avisar a éste la ocurrencia del siniestro una vez haya tenido conocimiento de él.

Reclamos por gastos hechos por el asegurado para seguir un juicio o defenderse de una acción o pleito, sin haber sido autorizado por el asegurador.

Son así mismo, cláusulas propias de esta clase de seguro, entre otras, las siguientes:

La propiedad que vaya a ser transportada o lo haya sido en la nave asegurada, se considerará ser transportada bajo un contrato de transporte que contenga todas las cláusulas habituales de exención de responsabilidad.

El asegurado no tendrá derecho a reclamar intereses sobre el valor de su reclamo, ni se le hará reconocimiento de fletes en caso de falta de entrega.

Cuando el asegurado, sin tener en cuenta a este asegurador, esté o se considere estar asegurado contra cualquier pérdida o

reclamo, que de otra manera hubiere sido pagado por este asegurador, no habrá por parte de éste ninguna contribución a base de doble seguro.

Cuando el asegurado tenga derecho, o pudiera tenerlo por los términos de su contrato de transporte, para limitar su responsabilidad, la responsabilidad del asegurador no excederá del monto de tal limitación.

En caso de que durante la vigencia de la póliza, las responsabilidades de los explotadores de las naves se aumentaren en virtud de la ley, el asegurador tendrá derecho de cancelar el seguro dando un aviso escrito, con no menos de 30 días de anticipación, y en este caso debe reintegrar la parte de la prima no ganada.

Ninguna reclamación valdrá contra el asegurador para el reintegro de cualquier pérdida, responsabilidad o gasto sufrido por el asegurado, si tal reclamación se inicia pasado un año desde el momento de la ejecutoria de la sentencia dictada contra el asegurado, o desde la fecha del pago hecho por éste.

La vigencia ordinaria de estas pólizas es de un año y pueden ser renovadas por voluntad de las partes.

La cuantía del seguro de responsabilidad civil suele ser el valor de la nave misma.

La prima se determina con relación al valor asegurado y una tasa, en cuya fijación se tienen en cuenta factores tales como la calidad de la nave, su tonELAJE, las vías por donde transita y su vejez.

Es de común usanza en pólizas de esta clase y que no se acostumbra, v. gr. en nuestros seguros de responsabilidad civil de vehículos, la estipulación que fija una cantidad como deducible en caso de siniestros.

3º.—Nuestras compañías de seguros han ensayado también la emisión de seguros contra responsabilidades civiles extracontractuales distintas a las anteriormente enunciadas y las cuales, aunque no son de uso muy común, son de interés en nuestro estudio.

Son éstas por ejemplo:

a).—**Seguro de Responsabilidad Civil de Particulares.**—En virtud de esta póliza, la compañía aseguradora se obliga a indemnizar al particular asegurado contra su responsabilidad civil respecto de accidentes que causen lesiones corporales a terceros, o daños a propiedades que no estén bajo el dominio, control o custodia del asegurado, o de algún miembro de su familia o servidor, como también la indemnización por costas judiciales a que fuere condenado el asegurado en litigios en los cuales ella haya dado su autorización.

Suele estipularse en estas pólizas que el amparo no surte ningún efecto cuando se trata de responsabilidades contractuales, ni en los siguientes casos:

Lesión corporal o daño a propiedades sufridos por el uso de

armas de fuego, animales, vehículos automotores o de tracción animal, bicicletas, embarcaciones, buques o naves aéreas.

Accidentes a personas a su servicio y responsabilidades resultantes de la posesión, tenencia o uso por parte del asegurado de cualquier terreno o edificio, o por el ejercicio de cualquier empleo, negocio o profesión. Tanto estos riesgos como los enunciados primeramente como excluidos, pueden asegurarse mediante otras pólizas especiales.

No se ha acostumbrado asegurar la responsabilidad consagrada en el Art. 2355 del C. Civil, ni la responsabilidad por lesiones corporales o daños a propiedades causados por guerra, conmoción civil o causas similares.

b).—Seguro de Responsabilidad Civil de Ocupantes de Establecimientos.—En virtud de este amparo la compañía aseguradora indemniza al asegurado de las consecuencias civiles de su responsabilidad, respecto de accidentes que ocurran en el curso ordinario de sus negocios, en el edificio o terreno que ocupe, o sus alrededores y que causen lesiones corporales o daños a propiedades, lo mismo que las costas judiciales a que sea condenado el asegurado por litigios en estos eventos.

Se excluyen del amparo las lesiones corporales a miembros de su familia o a sus servidores, y los daños a propiedades del asegurado o de miembros de su familia y además las responsabilidades provenientes de las siguientes causas: Lesiones corporales o daño a propiedades causados por conductores, animales, vehículos automotores o de tracción animal, bicicletas, locomotoras, ascensores, etc. Daños a propiedades causados por fuego o explosión. Daños a buques, embarcaciones o naves aéreas. Las pérdidas o daños que provengan de guerra o riesgos similares.

c).—Seguro de Responsabilidad Civil para Hacendados.—Por medio de este amparo se cubre la responsabilidad civil extracontractual del asegurado cuando por su negligencia o la de sus empleados, o por defectos de su finca o establecimiento, o por actos de sus ganados, se cause lesiones corporales a personas distintas de los miembros de su familia y servidores, o daños a propiedades que no estén bajo el dominio, posesión o tenencia del asegurado o de algún miembro de familia o servidor. Se cubre además las costas judiciales.

Se excluyen del amparo las responsabilidades resultantes de los eventos señalados como excluidos en el amparo anterior y se estipula un máximo de indemnización por cada accidente.

d).—Seguro de Responsabilidad Civil para Clubes Deportivos.—A consecuencia de este seguro la compañía aseguradora se obliga a indemnizar al asegurado de su responsabilidad civil por lesiones corporales y daños a propiedades que ocurran en campos de golf,

tennis y demás juegos al aire libre y que sean causados por personas que estén participando en los juegos y deportes, lo mismo que las costas judiciales a que sea condenado el asegurado, cuando se haya asumido la defensa en juicio con el consentimiento de la compañía aseguradora.

El amparo no cubre la responsabilidad contractual ni los siguientes casos: 1). Robo o hurto de efectos de propiedad de visitantes o huéspedes. 2). Lesiones corporales o daños a propiedades causados por la tenencia o el uso de vehículos movidos por fuerza motriz. 3). Responsabilidades para con empleados y obreros.

e).—**Seguro de Responsabilidad Civil para Propietarios.**—Por virtud de este seguro se ampara la responsabilidad civil extracontractual de los propietarios de edificios por defectos en o alrededor de ellos, inclusive las dependencias domésticas, y que causen lesiones corporales a terceros o daños en las propiedades de terceros, obligándose el asegurador además, al pago de las costas judiciales a que sea condenado el asegurado.

Se suele estipular la no cobertura de la responsabilidad contractual ni la proveniente de guerra, conmoción civil o riesgos similares, como también los daños y lesiones provenientes de ciertas causas especiales como fuego, ascensores, cabrias, grúas, defectos de instalaciones sanitarias, etc.

f).—**Seguro de Responsabilidad Civil para Contratistas.**—Se cubre la responsabilidad extracontractual por lesiones corporales y daños a la propiedad de terceros que se causen por accidentes que ocurran en el establecimiento asegurado o en sus alrededores o durante la prosecución de algún trabajo emprendido en el curso de los negocios del asegurado, como también las costas judiciales a que fuese condenado el contratista; se excluyen los eventos excluidos en el seguro de responsabilidad civil de ocupantes de establecimientos.

g).—**Seguro de Responsabilidad Civil para Exposiciones, Ferias, Reuniones deportivas y Fiestas.**—Se ampara la responsabilidad civil extracontractual por accidentes que ocurran durante estos eventos, en el edificio o terrenos que ocupa el asegurado, o sus alrededores y que causen lesiones corporales a terceros o daños en las propiedades de estos mismos, más las costas judiciales a que sea condenado el asegurado.

No se cubre la responsabilidad contractual ni que pudiera resultar de la aplicación del Art. 2355 del C. Civil, como tampoco la resultante de los siguientes eventos: daños provenientes de guerra, conmoción civil o riesgos similares; daños causados por el uso de caballos, vehículos, locomotoras, embarcaciones y naves aéreas; daños a propiedades causados por el fuego o explosión.

h).—**Seguro de Responsabilidad Civil sobre Ascensores.**—En virtud de este seguro se ampara la responsabilidad civil entracontractual por lesiones a terceros y daños a efectos de uso personal de éstos, cuando ocurran en ascensores, su maquinaria, equipo, puertas, instrumentos de protección y otros accesorios. Se cubre así mismo, las costas judiciales a que fuere condenado el asegurado.

Los amparos contra las responsabilidades extracontractuales anteriores sólo son aisladamente practicados por nuestras compañías de seguros, debido principalmente a su deficiente comerciabilidad.

Para que una empresa aseguradora pueda explotar con éxito económico un ramo de seguros, necesita un número más o menos grande de negocios del mismo tipo que diluyan los gastos de administración. En nuestro país, aún muy nuevo en el negocio de seguros, las compañías aseguradoras se han dedicado principalmente a la asunción de los riesgos más conocidos del público y por lo tanto de mayor comercio, como son los de incendio, vida, vehículos y transportes, no necesitando para obtener buenas utilidades, la explotación de amparos más desconocidos como son los contra riesgos consistentes en las responsabilidades civiles anotados, entre otros, y que requerirían cuantiosos gastos en estudios actuariales, propaganda y entrenamiento de personal.

Cuando nuestras gentes se den mejor cuenta de la necesidad del seguro en la vida moderna, cuando nuestras compañías de seguros sean más potentes económicamente, cuando el mercado de los seguros se haga más competido y por lo tanto más difícil, veremos que estos tipos de seguros alcanzarán entre nosotros la categoría que se merecen.
