

24'1 219



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

“ARAGON”

PROPUESTA DE UN SEGURO OBLIGATORIO PARA
QUIENES CONDUCEN VEHICULOS DE MOTOR

T E S I S

Que para obtener el título de:

LICENCIADO EN DERECHO

Presenta:

SUSANA SEDANO MACIAS

Asesor de Tesis: Lic. Jorge Aranda Navarro

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

San Juan de Aragón, Méx.

1988



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

INDICE

	Página
INTRODUCCION.	1
CAPITULO I	
DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA	3
A) Antecedentes en relación a la Responsabilidad Objetiva, su nacimiento y campo de aplicación.	4
B) Concepto vigente de la Responsabilidad Objetiva en la Teoría del Riesgo Creado	13
a) La responsabilidad subjetiva	14
b) La responsabilidad objetiva o por riesgo creado. .	15
C) Concepto de riesgo	16
D) Concepto de siniestro.	18
E) Concepto de responsabilidad.	19
F) La responsabilidad objetiva por riesgo creado en nues- tro Derecho Civil Mexicano	21

	Página
a) El uso de un mecanismo peligroso o cosa peligrosa,	23
b) Que cause daño.	24
c) La existencia de una relación de causa a efecto -- entre el hecho y el daño	25
d) Que no exista culpa inexcusable de la víctima.	25

CAPITULO II

DEL SEGURO EN GENERAL 26

A) Antecedentes del Seguro	26
a) Su origen en el Código de Hamurabi	26
b) Ley rodia o de la echazón.	26
c) Su evolución histórica en el préstamo de la gruesa de aventura o riesgo marítimo.	27
d) Participación del Papa Gregorio IX en el desarrollo histórico del seguro	27
B) Su Transformación Histórica en México	29
a) Influencia española y las Ordenanzas de Bilbao	30
b) El Código Civil de 1870 y la Reglamentación de los contratos de seguros.	31
c) Los Códigos Civil y Mercantil de 1884.	32
d) El Código de Comercio de 1889	32
e) Ley General de Sociedades de Seguros de 1926	34
f) La mercantilidad del Seguro y el Código Civil de - 1928	35

g)	La Ley sobre Contrato de Seguro de 1935.	35
C)	Cuerpos Legales aplicables a los conductores de vehículos de motor que causen daños a terceros.	37
D)	Concepto de Seguro	42
a)	La Teoría Aleatoria.	43
b)	La Teoría de la Previsión.	43
c)	La Teoría de las Prestaciones recíprocas	43
d)	La Teoría de la Indemnización.	44
e)	La Teoría del Riesgo.	44
f)	La Teoría de la Necesidad.	44
E)	Clasificación de Seguros.	45
a)	Los Seguros Sociales	45
b)	Los Seguros Privados	45
F)	Seguros que se ofrecen para quienes conducen vehículos de motor.	46
a)	De los Seguros Personales.	46
b)	De los Seguros Reales	46
c)	De los Seguros Patrimoniales	47

G)	Características del Contrato de Seguro de Automovilista.	50
a)	Su definición	50
b)	Personas que intervienen en la celebración de un contrato de seguro.	51
c)	Su celebración	51

CAPITULO III

LA REPARACION DEL DAÑO POR RIESGO CREADO 61

A)	Concepto de Daño	62
a)	Moral.	64
b)	Concepto de daño material	68
B)	La Reparación del Daño y sus Formas de Demandarlo. . .	69
a)	Vía Civil	69
b)	Vía incidental en el juicio penal	78
C)	Sujetos en Aptitud de Demandar la Reparación del Daño.	86

CAPITULO IV

PROPUESTA PARA LA CREACION DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA QUIENES CONDUZCAN VEHICULOS DE MOTOR. 88

A)	El Seguro Obligatorio de vehículos de motor en otros países.	97
----	--	----

	Página
a) Estados Unidos de América	97
b) Francia	98
c) España	107
d) Costa Rica	112
 B) El Funcionamiento del Seguro Obligatorio en nuestro -- país.	 117
a) Personas sujetas al seguro y coberturas.	118
b) Obligaciones de las partes	120
c) Las exclusiones.	123
d) Fondo de Garantía.	126
e) Régimen Financiero del Fondo de Garantía	128
 C) Fundamentación Legal del Seguro Obligatorio	 129
 D) Bases esenciales de 2a propuesta.	 133
 CONCLUSIONES	 142
 BIBLIOGRAFIA	 144

INTRODUCCION

En los últimos años nuestra República Mexicana ha visto incrementado el tránsito de vehículos que circulan por medio de motor, situación que ha originado un sinnúmero de accidentes que traen aparejados la afectación de bienes jurídicos relativos a la salud y el patrimonio, originando conductas que necesariamente tienen que ser reguladas y sancionadas por el Derecho.

Desde el momento que los vehículos de motor, por la velocidad que desarrollan y por la naturaleza propia de los mismos, son considerados como objetos peligrosos y que por su empleo lícito generen en ocasiones un daño a algún bien jurídico activando el sistema de la TEORIA DEL RIESGO CREADO, y haciendo aplicable la legislación de la responsabilidad objetiva, contenida en el Capítulo V del Título Primero del Libro Cuarto del Código Civil para el Distrito Federal de aplicación supletoria en materia federal, específicamente en lo dispuesto por los artículos 1913, 1914, 1915 y 1916, se hace necesaria una medida legal que conlleve no sólo al beneficio del perjudicado, sino del propietario del vehículo.

Cabe hacer notar que el monto de la reparación del daño en caso de homicidio, lesiones y daño en propiedad ajena, así como la adquisición de un seguro que cubra los daños causados, se encuentran fuera del alcance del ciudadano común y corriente, por tal motivo es que se propone la existencia de un organismo a cargo del -

Estado con personalidad jurídica que en coordinación con las empresas privadas que operen en el ramo de vehículos, se haga cargo de la indemnización al perjudicado por daño causado debido al uso de un objeto peligroso como es un vehículo de motor.

Así bien, es materia del presente trabajo dar a conocer nuestra propuesta para la implementación de un Seguro Obligatorio para quienes conducen vehículos de motor.

CAPITULO I

CAPITULO 1
DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA

A) Antecedentes en relación a la Responsabilidad Objetiva, su nacimiento y campo de aplicación.

Los precursores de la doctrina del riesgo creado fueron algunos partidarios de la Escuela de Derecho Natural en el siglo XVII, en particular Thomasius y Heineccius, que sustentaban la opinión de que el autor de un daño debe ser responsabilizado independientemente de la existencia de culpa de su parte. Hicieron para establecer la responsabilidad de personas privadas de discernimiento - y, por lo tanto incapaces de culpa, principio consagrado en la codificación alemana, pero aislado y por último desaparecido, prácticamente sin dejar vestigio, en la expansión universal tomada por el Derecho Romano en Alemania durante el siglo XIX.

Al llegar al siglo XIX se discutió el fundamento mismo de la responsabilidad, y algunos innovadores intentaron substituir la --noción de la culpa por la de riesgo, "El hombre, sostiene ellos, debe ser responsable no solamente del daño que él causa por su culpa, sino aún del que ejerciendo su actividad causa un daño a otro, le debe reparación."⁽¹⁾ Así, las ideas de una responsabilidad sin culpa, se iniciaron en el campo del Derecho Penal con el tratadista-

(1) Henry y León Mazeaud, Lecciones de Derecho Civil, Volumen II, pág. 87.

ta FERRI.

Al respecto Ernesto Gutiérrez y González en su libro titulado "Derecho de las Obligaciones", cita a H. y L. Mazeaud quienes nos dicen que Ferri en relación con la responsabilidad sin culpa señala: "Hoy se esparce en Francia una teoría objetiva de la responsabilidad penal, o sea la de que esta responsabilidad es independiente de la culpa, confirma la razón común de la responsabilidad civil y penal. En el dominio criminal, como en el dominio jurídico civil, cualquier hombre, siempre y en cada caso, determina mediante cada una de sus reacciones una reacción social correspondiente siempre, por consiguiente, experimenta las consecuencias naturales y sociales de sus propios actos, de los cuales es responsable, por el solo hecho de haberlos ejecutado." (2)

Sin embargo y a pesar que con estas ideas por primera vez -- habría de discutirse el principio que hasta entonces era intocable: la necesidad de una culpa para comprometer a la responsabilidad civil de todo aquel cuya actividad causara un daño, esta teoría no logró éxito en el campo del Derecho Penal.

Ahora bien, en el siglo XIX se desarrolló la gran industria transformando las condiciones de vida y señalando a la vez una pro

(2) Gutiérrez y González, Ernesto, Derecho de las Obligaciones, -
pág. 634.

funda evolución en el medio social; con esto aumentaron considerablemente los accidentes laborales; pero en el campo de la responsabilidad para fincarla al patrón, los obreros tenían que probar que su accidente se originaba en una culpa por parte de éste.

En este tiempo se aplicaba en el Derecho Laboral la teoría -- subjetiva de la responsabilidad, así el patrón resultaría responsable sólo cuando existiera una culpa o presunción de la culpa. Así mismo, el patrón se liberaría de toda responsabilidad cuando se demostrara que la culpa era del trabajador, y por lo tanto al configurarse el daño el trabajador quedaba en completo estado de indefensión para ser indemnizado al no poder demostrar la culpabilidad del patrón. Sin embargo la mayoría de las ocasiones no se encontraba culpa en ninguna de las dos partes, quedando el obrero completamente desprotegido, toda vez que la causa de su accidente era origen del uso de la máquina o instrumento de trabajo que éste empleaba para su labor.

Estas situaciones colocaban en desventaja al trabajador, desde el momento en que la mayoría de las veces el accidente, al ser causa del funcionamiento de las máquinas, dejaba al margen de cualquier culpa al patrón, siendo así imposible reclamar por parte del obrero, indemnización alguna.

Ante la injusticia, Sauret y Saintelette se abocaron a la tarea de demostrar que el patrón estaba obligado por los accidentes-

que sus trabajadores llegaran a sufrir en razón al contrato de trabajo, ya que esta responsabilidad debería estar a cargo de aquél, que garantizara la seguridad de los obreros; de esta manera si el trabajador sufría un accidente, era el resultado del incumplimiento a la obligación de seguridad por parte del patrón, el cual debería brindarle a sus trabajadores, por lo tanto éste se consideraba responsable hasta en tanto no probara que la causa del accidente era ajena a su responsabilidad. A pesar de todo, fueron inútiles estas aportaciones, toda vez que la Jurisprudencia Francesa nunca admitió que por el contrato de trabajo, el patrón se obligara a -- cuidar que el obrero resultara sano y salvo después de prestar sus servicios.

En tal virtud, se buscó la manera de establecer la responsabilidad directa del patrón, decidiéndose que si el problema de probar la responsabilidad por parte del patrón era la culpa, ésta -- debería suprimirse obrando como responsable por el simple hecho de que el actor se ocasionara un perjuicio, independientemente de cualquier culpa.

En 1897 Salsilles publicó un folleto que tituló "Los accidentes de trabajo y la responsabilidad civil", completando sus ideas -- Jossierand en este mismo año. Ambos autores hablaron de una responsabilidad "ob rem" independiente de cualquiera consideración subjetiva, como era la consagrada en el Código Civil. Así, desde el momento en que un objeto causara daño, el poseedor del mismo resulta

ría responsable, hubiese cometido o no culpa.

El 9 de abril de 1898 se establece por Ley la TEORIA DEL RIESGO CREADO, declarando la responsabilidad de los patrones por los accidentes de trabajo, aunque no existiera culpa por parte del patrón.

Esta teoría fue ampliamente criticada, siendo las opiniones más relevantes las de Planiol, Hemard, Colín y Capitant y Demogue.

Por su parte, Planiol afirmaba que: "Jamás se demostraría la utilidad ni la equidad de la responsabilidad objetiva. La teoría del riesgo ha seducido muchos espíritus por la simplicidad aparente de su fórmula y los amplios resultados que pueden esperarse de su aplicación."⁽³⁾

Hernand, Colín y Capitant, Demogue consideraban peligroso hacer a un lado la noción de la culpa en el campo del Derecho Civil, para establecer la responsabilidad objetiva en términos absolutos. Señalaban que además del principio de equidad en el que el agente debe sufrir los daños de su propia actividad, también existe el principio de equidad de economía, básico para el fomento de la industria y el comercio, donde la actividad del hombre y en especial la actividad peligrosa que se desarrolla con la ayuda o manejo de mecanismos o instrumentos especiales, va a ser fundamental en el

(3) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit. pág.636

aspecto económico de la colectividad y principalmente en la producción. En tal virtud señalaban que al "condenar al hombre o responder siempre de sus actos, aún cuando obre ilícitamente y con un -- fin de beneficio social es obligarlo a la inactividad, a la inercia, lo que sería quizás más peligroso o de consecuencias más perjudiciales desde el punto de vista económico."⁽⁴⁾ Así, consideraban que debido a que la actividad del hombre es una causa de fuerza mayor, el Derecho Civil debería tomarla como tal, liberando -- no solo al contratante, sino al que causara daño, siempre y cuando actuara lícitamente, incitado por la necesidad innata del hombre -- de estar en constante actividad.

Aunado a lo anterior, Demogue además de aceptar las conclusiones de la doctrina de la culpa, resultaría injusto, al no establecer la reparación del daño cuando se hiciera uso de objetos peligrosos, mismo que importaban al dueño de ellos un lucro a su economía.

Así Demogue propuso una tesis que se podría denominar ecléctica y que a continuación se transcribe: "aceptar la doctrina de la culpa cuando hay responsabilidad por el uso de cosas no peligrosas; en este caso si es menester demostrar dolo o falta en el agente, -- para que proceda la responsabilidad civil. Pero siempre que se --

(4) Rojina Villegas, Rafael, Teoría General de las Obligaciones y Derechos de Crédito, Tomo II, pág. 301

empleen mecanismos peligrosos por sí mismos, por la velocidad que desarrollen o por alguna otra causa, supongamos, por su naturaleza explosiva o inflamable, el agente debe responder de los daños que cause, aunque tome todas las precauciones necesarias, porque está creando un riesgo anormal para la colectividad general; porque ya su actividad en el hombre, que no supone el empleo de mecanismos peligrosos, no expone a los terceros a un riesgo, y si se causan daños con el uso normal de esa actividad no peligrosa obrando en forma lícita, con todas las precauciones del caso, no será justo condenar al pago de los daños causados."(5)

Esta tesis de Demogue fue aceptada en Francia, sin embargo se discutió bastante lo que debería entenderse por "cosa peligrosa en sí misma" o "cosa peligrosa por otras causas", sin tomar en cuenta su substancia, por la velocidad que desarrollen, por la energía eléctrica que conduzcan, por su naturaleza explosiva o inflamable; ante tales circunstancias la jurisprudencia francesa en un principio consideró que para que las cosas fueran peligrosas se requería de actividad humana sobre ellas. Posteriormente la jurisprudencia francesa consideró que bastaba que la cosa fuera peligrosa, sin tomar en cuenta si era peligrosa en sí misma o por la actividad humana que la ponía en movimiento. Se concluyó en relación a este problema que "potencialmente la cosa puede ser peligrosa cuando se ponga en movimiento por el hombre",⁽⁶⁾ de esta manifesta

(5) Rojina Villegas, Rafael, Op.Cit. pág. 301.

(6) Rojina Villegas, Rafael, Ibidem. pág. 302.

ción se encontró una razón más para justificar la teoría objetiva, ya que se extendió la responsabilidad del hombre a las cosas, señalando que la actividad del trabajador que pone en movimiento la cosa peligrosa, era la actividad del mismo dueño, por lo tanto éste estaba obligado a reparar el daño causado por el instrumento peligroso al trabajador.

En nuestro Derecho se aceptó la teoría de Demogue, plasmándose en el artículo 1913 del Código Civil, el cual veremos más adelante.

Conforme a las secuencias de las fechas en que los doctrinarios se apoyan para otorgar a Francia el prestigio de haber coadyuvado a la innovación jurídica que representa la teoría del riesgo creado, podemos observar que los juristas mexicanos que intervinieron en el proyecto del Código Civil de 1870 (o sea veintiocho años antes de la fecha en que Francia lanzó dicha teoría) y cuyo trabajo debió haberse iniciado algunos años antes ya se había estudiado esta teoría que se plasmó en el artículo 1595: "También habrá lugar a la responsabilidad civil por los daños que causen los establecimientos industriales, ya en razón al peso y movimiento de las máquinas, ya en razón de las exhalaciones deletéreas...". Lo cual es un innegable prestigio para los impulsores de nuestro Código Civil de 1870 los que contemplaron como ya se mencionó una teoría -- que conmocionó al mundo jurídico veintiocho años después.

En 1917 los legisladores de la Constitución Política de nuestro país, plasmaron la idea de una responsabilidad para los patrones, sin culpa, con respecto a los accidentes de trabajo, determinando de esta manera en su artículo 123 A Fracción XIV:

"...los empresarios serán responsables de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridos con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten; ...".

Por su parte en el Código Civil queda estipulado este principio en su artículo 1913, el cual dice:

"Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismas, 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 de la víctima."

Posteriormente la Ley Federal del Trabajo estipuló la responsabilidad objetiva en su artículo 291, transportándose el artículo 473 de la Ley Laboral del 10. de mayo de 1970.

B) Concepto vigente de la Responsabilidad Objetiva en la Teoría del Riesgo Creado.

A manera de introducción diremos que en México, la responsabilidad civil ha sido regulada a partir de la época en que se crearon nuestros códigos civiles y penales. Dada la naturaleza de la formación de nuestro país, integrada por Estados libres y soberanos, los cuales tienen dentro de sus facultades la de legislar -- estas materias, consideramos innecesario analizar los diferentes -- códigos que han regido en los Estados que forman la Federación, -- por tal motivo sólo nos concretaremos a hablar sobre los códigos -- que han regido en el Distrito Federal.

Desde 1870 han sido seis los códigos que se han ocupado de esta materia: los Códigos Civiles de 1870, 1884 y 1928; los Códigos Penales de 1929, consideramos que no tiene caso comentar sobre -- ellos, toda vez que su aportación en esta materia fue nula.

El Código Civil de 1870 se refirió principalmente al hecho -- ilícito proveniente de la violación de un contrato, mientras que -- el Código Penal de 1871 reguló el hecho ilícito proveniente de causas delictivas extracontractuales. Al respecto este último en exposición de motivos, establece:

"El que causa a otro daños y perjuicios o le usurpa alguna -- cosa, está obligado a reparar aquellos o a restituir ésta, que es

en lo que consiste la responsabilidad civil. Hacer que esta obligación se cumpla, no es de estricta justicia sino de conveniencia pública, pues contribuye a la reparación de los delitos...

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 más conveniente que en el Código Penal vayan unidas las reglas sobre la responsabilidad criminal con la de la civil, que casi siempre es una consecuencia de aquella...".⁽⁷⁾

El Código Civil de 1870 estableció principios generales sobre la materia, entre los que encontramos: idea y concepto de culpa, concepto de responsabilidad, convenios sobre responsabilidad, irresponsabilidad por el caso fortuito o fuerza mayor, derecho de las víctimas, daños y perjuicios, hechos producidos por el directamente responsable o por ajenos, o por hechos de las cosas.

a) La responsabilidad subjetiva.

La responsabilidad subjetiva toma su base en el principio de que todo aquel que cause un daño a otro, por culpa o dolo, está obligado a repararlo. El fundamento de este principio es un ele-

(7) Borja Soriano, Manuel, Teoría General de las Obligaciones, Tomo I, pág. 399

mento de carácter psicológico: la intención de dañar como base --- principal del delito, es decir, obrar con dolo, o bien proceder -- sin intención de dañar, pero con culpa porque no se hayan tomado - las precauciones necesarias, por descuido, negligencia o falta de previsión, lo que constituye la base de la responsabilidad. Por - tal motivo, se ha denominado a la teoría subjetiva de la responsabilidad, doctrina de la culpa, entendiendo la noción de la culpa - en su sentido más general, tanto cuando hay dolo, como cuando existe negligencia.

Esta teoría como vemos gira alrededor de la culpabilidad del agente que cause el daño, que por muchos siglos se ha considerado como base de la responsabilidad. En la actualidad esta teoría ha sufrido una transformación tan esencial que la base de la misma ha sido modificada a tal grado que en última instancia ha sido suprimida la culpa al crearse la teoría del riesgo creado.

b) La responsabilidad objetiva o por riesgo creado,

La diferencia entre la responsabilidad subjetiva y la objetiva, radica esencialmente en la existencia o no de la culpa. La -- subjetiva requiere indispensablemente de la culpa. La objetiva no, tiene como esencia el uso de cosas peligrosas.

Así, podemos concluir que la responsabilidad objetiva o por riesgo creado es la obligación de reparar los daños y perjuicios -

causados por el uso de cosas peligrosas, aunque se obre lícitamente.

C) Concepto de riesgo.

Son varios los conceptos que sobre la palabra riesgo se pueden emitir de acuerdo con la materia de estudio; en este caso el significado que nos interesa es en el campo del Derecho, en el campo jurídico, sin embargo no está por demás citar el significado gramatical de la palabra, así tenemos que riesgo "es el peligro o contingencia de un daño".⁽⁸⁾

Como podemos darnos cuenta, la palabra riesgo en general significa la posibilidad de sufrir un daño, es decir, lleva implícito el peligro. Veamos ahora en el campo jurídico cómo se ha definido por algunos tratadistas al riesgo:

"El riesgo es la posibilidad de un acontecimiento futuro que amenaza a toda persona de sufrir un daño o un perjuicio."⁽⁹⁾

"Tomado del italiano risco, de origen oscuro. Eventualidad de un acontecimiento futuro, incierto o de plazo indeterminado, que no se desprende exclusivamente de la voluntad de las partes y pue-

(8) Toro y Gisbert, Miguel Del, Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado, Pág. 495

(9) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit. pág. 486

de causar la pérdida de un objeto o cualquier otro daño".⁽¹⁰⁾

De estos tres conceptos enunciados podemos definir el riesgo como un acontecimiento futuro que amenaza al hombre con padecer un daño o perjuicio.

Ahora bien, dentro de la vida en sociedad nos encontramos que la Ley nos impone deberes y a la vez nos sanciona los actos que -- efectuamos, ya sea mediante un acuerdo de voluntades, o de una declaración unilateral de la voluntad. Al mismo tiempo nos damos -- cuenta que la ley confiere en algunas ocasiones prerrogativas para las ideas o inventos del ser humano, inventos que en muchas ocasio nes emplean energía eléctrica, que desarrollan grandes velocidades, y en general objetos o instrumentos que podrían ser catalogados -- como peligrosos en sí mismos.

A la par existe también la posibilidad de que el hombre viole sus deberes jurídicos, incumpla con sus obligaciones, o bien que -- los objetos peligrosos de su propiedad lleguen a causar daño a -- otro, ya sea en su persona o en sus propiedades. Todas estas contingencias dentro del campo del Derecho son conocidas como riesgos jurídicos.

En tal virtud y retomando lo manifestado anteriormente, pode-

(10) Capitant, Henri, Vocabulario Jurídico, pág. 495

mos concluir que el riesgo es la posibilidad de que se lleve a cabo un acontecimiento en lo futuro, que amenaza al hombre a sufrir un daño o perjuicio, por la infracción de un deber jurídico, el incumplimiento de una obligación, o por la acción de un objeto peligroso.

De esta definición podemos desprender a la vez, tres tipos diferentes de riesgos jurídicos:

- a.- Riesgo porque se viole una obligación.
- b.- Riesgo porque se viole un deber jurídico.
- c.- Riesgo porque se genere un daño por un objeto peligroso, este último de gran importancia para el desarrollo del presente -- análisis.

D) Concepto de siniestro.

Comenzaremos por citar la definición gramatical de la palabra siniestro: "El siniestro es la avería grave, destrucción fortuita o pérdida importante que sufren las personas o la propiedad, especialmente por muerte, incendio o naufragio".⁽¹¹⁾

Como vemos, en esta definición encontramos implícita la realización de un riesgo y aunque no expresamente, este concepto nos --

(11) Toro y Gisbert, Miguel Del, Op.Cit. pág. 947

deja entrever tres instituciones jurídicas que más adelante mencionaremos.

En el campo jurídico se define al siniestro como "la realización de un acontecimiento que amenazaba a una persona".(12)

Esta definición es en apariencia simple, pero encierra a la vez tres fuentes generadoras de obligaciones que son:

a.- El hecho ilícito.

b.- El caso fortuito o fuerza mayor.

c.- La indemnización por responsabilidad objetiva por un riesgo creado. En este caso como ya vimos con anterioridad, el siniestro se produce por un objeto peligroso en sí mismo, y surge a cargo del dueño de dicho objeto la responsabilidad de indemnizar aunque se haya obrado lícitamente.

E) Concepto de responsabilidad.

Finalmente citaremos el significado de responsabilidad, así encontramos que: "La expresión responsabilidad deriva del verbo latino "responderere" que significa: contestar al llamamiento que se hace para hacer frente a las consecuencias de una conducta anterior".(13)

(12) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit. pág. 486

(13) Arellano García, Carlos, Práctica Jurídica, pág. 432

El diccionario ilustrado de la lengua española, nos define a la responsabilidad como: "La obligación de reparar y satisfacer un daño, obligación moral que lleva consigo el desempeño de un cargo o una misión". (14)

Por su parte el diccionario Escriche enmarca a la responsabilidad de la siguiente forma: "la obligación de reparar y satisfacer por sí o por otro, cualquier pérdida o daño que se hubiere causado a un tercero". (15)

Henri Capitant en su "Vocabulario Jurídico" nos define a la responsabilidad de las siguientes formas: "Derivado de responsable, que a su vez deriva del latín responsus, participio pasado del verbo respondere, hacerse garante. Obligación de reparar el daño causado a una persona, sea por culpa, sea en ciertos casos determinados en la ley, por el riesgo resultante de la actividad del responsable". (16)

"Obligación de reparar el daño causado a una persona por infracción a la ley penal. Esta responsabilidad se ejercita mediante la acción civil". (17)

(14) Atilano, Rances, Diccionario Ilustrado de la Lengua Española, pág. 632

(15) Escriche, Joaquín, Diccionario Razonado de la Legislación Jurisprudencia. Tomo III, pág. 1509

(16) Capitant, Henri, Op.Cit. pág.489

(17) Ibidem. pág. 489

"Expresión empleada para designar la responsabilidad por el -- hecho ajeno, en razón de que la persona responsable no puede en -- principio ser obligado penalmente".⁽¹⁸⁾

Del análisis de estas definiciones, podemos concluir que el - concepto de responsabilidad se encuentra conformado por las siguien tes figuras:

- a.- La respuesta de una conducta anterior.
- b.- La reparación de un daño causado.
- c.- La obligación consistente en indemnizar o reparar el daño causado a otro.

F) La responsabilidad objetiva por riesgo creado en nuestro- Derecho Civil Mexicano.

El campo de aplicación en el Derecho Civil de la responsabili dad objetiva, lo encontramos cuando se causan daños por el empleo de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollan, etc.

Al respecto el artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal vigente nos dice: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mis mos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva

(18) Capitán, Henri, Op.Cit. pág. 489

o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conducen o por otras causas análogas, está obligado 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".

De lo anterior desprendemos los siguientes elementos que configuran a la responsabilidad objetiva:

- a.- El uso de un mecanismo peligroso.
- b.- Que se cause un daño.
- c.- La existencia de una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.
- d.- Que no exista culpa inexcusable de la víctima.

Al respecto Rafael Rojina Villegas nos dice: "La responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado, es una fuente de obligaciones reconocida en algunos códigos de este siglo, por virtud de lo cual, aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aún cuando haya procedido lícitamente. Este principio que existe en el Código ruso y que ha inspirado a nuestro artículo 1913 del Código Civil, encierra una fuente de obligaciones distinta de la responsabilidad por culpa o dolo. En caso de la --responsabilidad objetiva, se parte de la hipótesis de que la fuente de obligaciones es el uso lícito de cosas peligrosas, que por el hecho de causar un daño, obligan al que se sirve de ellas, que

puede ser el propietario, el usufructuario, el arrendatario, o el usuario en general, a reparar el daño causado".⁽¹⁹⁾

Análisis de los elementos mencionados:

a) El uso de un mecanismo peligroso o cosa peligrosa.- Dentro de éstos se comprenden los aparatos o sustancias, que por su naturaleza pueden crear un riesgo para la colectividad. La peligrosidad debe apreciarse tomando en cuenta la naturaleza funcional de la cosa; es decir, no la cosa independiente de su función, sino de la cosa funcionando.

"Es casi imposible hacer una lista completa de cosas peligrosas por sí mismas, lista que, por otra parte, frecuentemente tendría que variarse, pues nuevos descubrimientos científicos harían ingresar a la lista otras cosas o excluirlas de ellas las que habían dejado de ser peligrosas.

No se debe dar una interpretación restrictiva al artículo 1913

(19) Rojina Villegas, Rafael, Compendio de Derecho Civil, Tomo III Teoría General de las Obligaciones, pág. 274

y pretender que solamente son peligrosas las cosas que expresamente menciona". (20)

Sin embargo, el artículo 1913 distingue dos tipos de cosas peligrosas: por sí mismas o por la velocidad que desarrollen, por la corriente eléctrica que conduzcan, por su naturaleza explosiva o inflamable o por otra causa semejante. Al respecto y como ya mencionamos en párrafos anteriores, la jurisprudencia francesa discutió el problema de definir cuales son las cosas peligrosas por sí mismas, llegándose a la conclusión de que las cosas no pueden ser peligrosas por sí mismas; "que es necesaria la intervención del -- hombre para hacerlas funcionar, para ponerlas en movimiento, para conducir la energía eléctrica, de tal manera que sólo ciertas sustancias explosivas podrán ser peligrosas por sí mismas, pero aún - ellas mismas requieren determinadas causas para que en verdad sean peligrosas". (21)

b) Que cause un daño.- Es decir que el uso del mecanismo u objeto peligrosos lesione de una u otra manera la integridad física o moral de la víctima u ofendido. Sobre la reparación del daño hablaremos en párrafos posteriores con mayor amplitud.

c) La existencia de una relación de causa a efecto entre el-

(20) Ruiz, Francisco H., Breves consideraciones sobre la responsabilidad civil, Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia, Tomo III. pág. 467

(21) Rojina Villegas, Rafael, Op.Cit. pág.277

hecho y el daño.- El daño debe ser consecuencia inmediata y directa del objeto peligroso, y no imputable a terceras personas que -- produzcan una causa que lo lleve a provocar a su vez el daño.

d) Que no exista culpa inexcusable de la víctima.- Si hay culpa de la víctima, el artículo 1913 determina que no es responsable, en caso de que el daño se produzca como consecuencia inexcusable, de la víctima. Es fácil apreciar cómo en este artículo se genera la responsabilidad por el daño causado "aunque no se obre ilícitamente" es decir, que en él para nada interesa la idea de culpa, no obstante, se incluyó precisamente en el capítulo en donde se regula la fuente de obligaciones que se funda sobre una base de culpa.

Atento a lo anterior podemos concluir que los casos en que no hay responsabilidad objetiva son:

a.- Si no hay relación de causalidad entre el daño y el objeto peligroso, es decir el daño debe ser consecuencia inmediata y directa del objeto, así no debe ser imputable a tercera persona -- que dé origen a la causa que provoque un daño,

b.- Si hay culpa de la víctima.

c.- Por caso fortuito o fuerza mayor.

CAPITULO II

CAPITULO II
DEL SEGURO EN GENERAL

A) Antecedentes del Seguro.

Los antecedentes históricos del seguro se remontan desde la época antigua, teniendo su aparición en el Código de Hamurabí. -- A continuación veremos las diferentes etapas por las que esta actividad jurídico-económica ha pasado.

a) Su origen en el Código de Hamurabí.

Este conjunto de costumbres sancionadas por el poder público-rigió en la época de ese Monarca. Una de esas costumbres consistía en que las pérdidas sufridas por cualquiera de los componentes de una caravana, debían ser pagadas proporcionalmente por todos -- los que componían el grupo, encontrándose implícito el concepto de mutualidad.

b) Ley rodia o de la echazón.

Entre el conjunto de costumbres de los rodios, que eran grandes navegantes, encontramos la que consistía en que las pérdidas sufridas por cualquiera de los dueños de mercancías embarcadas, -- a causa de la necesidad de echarlas al mar para salvar el navío de ataque de piratas u otros riesgos de la navegación, debían ser pa-

gadas proporcionalmente por todos los fleteros. Como vemos existe aquí también el concepto de mutualidad impuesto por la Ley.

- c) Su evolución histórica en el préstamo de la gruesa de aventura o riesgo marítimo.

Consistía en un anticipo para fincar la expedición, en la inteligencia de que si el navío se perdía, el préstamo no sería reintegrado: el desplazamiento del riesgo en ese método se realizaba plenamente ya que los dueños de la expedición hacían pasar la pérdida, en su caso sobre el que financiaba la expedición: pero como al interés normal del préstamo había que agregar la compensación por el desplazamiento del riesgo, a causa de la pérdida de la nave, lo que había que pagar al prestamista bajo la denominación de intereses, constituía interés usuario.

- d) Participación del Papa Gregorio IX en el desarrollo histórico del seguro.

Este Papa prohibió el interés usuario, válida la prohibición como Ley a causa de la influencia y poder de los Papas, el préstamo a la gruesa resultó imposible. Como la dificultad consistía en los intereses, se substituyó con la combinación siguiente:

- El pacto de retroventa.- Consistía en vender al prestamista la nave y su cargamento, con la condición de que debería ven

derlo de nuevo a sus anteriores dueños en cuanto la nave llegara a puerto. Se lograba el desplazamiento del riesgo, puesto que la nave y su cargamento viajaban a riesgo de su propietario temporal, y únicamente cuando había pasado el riesgo volvía a ser propiedad de sus anteriores dueños, quienes al pagar el precio de la compra, no hacían en realidad sino devolver lo que habían recibido por la venta. Como garantía de la operación, los dueños de la expedición -- debían entregar las arras al prestamista, que equivalían al anti-guo interés usuario del Préstamo de la Gruesa. Al término del viaje, el interesado en la retroventa era naturalmente el mercader y -- así el prestamista encontraba el modo de quedarse con las arras.

- Lloyd y la inclusión de la estadística.- Era dueño de -- una taberna en Londres a la que asistían los marinos, comerciantes y prestamistas. Aprovechó estas circunstancias para formar una estadística e investigar las probabilidades de pérdida en los desplazamientos de riesgo de navegación. Fue el primero en calcular esa -- probabilidad sobre bases del seguro científico. Diversas circunstancias sabiamente aprovechadas lo elevaron a la cumbre del poder-económico y de él parte el método de verdadera mutualidad en el -- desplazamiento del riesgo, ésto es el seguro tal como lo entende-- mos actualmente. Es indudable que el prestamista y el comerciante iban a buscar al viajante a la Taberna de Lloyd, quien como ya dijimos, daba un servicio de información de los hechos en el tráfico marítimo. Más tarde, puso una campana dentro de su taberna, con -- la cual uno de los meseros hacía señales; así pues, el mesero era-

el encargado de dar la señal cuando ocurría un siniestro o cuando arribaba la nave sin novedad, datos estos que conocía Lloyd por medio de su cliente.

Cuando desarrolló su trabajo, empezó a elaborar una estadística aún cuando él no se daba cuenta y ésta le proporcionaba la prevención de lo que iba a ocurrir en el conjunto de embarcaciones -- que se iban a hacer a la mar. Observaba por ejemplo: "que en el año anterior se había perdido equis número de navíos; cien, de los cuales ochenta se habían perdido en equis meses y el resto del año sólo veinte", ⁽¹⁾ observó que en un período había mayor pérdida y así pudo prever en forma de dato, que era lo que iba a ocurrir, -- logrando así una organización de seguros que básicamente es igual a la que actualmente se conoce, es decir cimentada en los mismos principios.

B) Su transformación histórica en México.

En materia de seguros, México tuvo una gran influencia española debido al dominio que ésta ejerció en nuestro país durante tres siglos. Fue hasta el Gobierno del General Porfirio Díaz, que se legisló por primera vez en esta materia, apareciendo una serie de disposiciones señaladas en el Código de Comercio de 1884. A continuación presentamos su desarrollo en los diferentes períodos histó

(1) Hermida Rosales, Adolfo, Contabilidad de Seguros, pág. 4

ricos de nuestra nación.

a) Influencia española y las Ordenanzas de Bilbao.- Como ya dijimos con anterioridad, México conservó aún después de su independencia en 1821, la legislación propia que mantenía durante su existencia como la Nueva España. Así en materia mercantil esta legislación se encontraba constituida por las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los Mercaderes de la Nueva España, confirmada en 1604 por el Rey de España. En estas Ordenanzas se prevenía que en caso de crearse empresas aseguradoras, éstas deberían ser regidas por las Ordenanzas de Sevilla.

Fue hasta 1789 cuando se fundó la primera empresa aseguradora en Veracruz, posteriormente en 1802 se creó la segunda empresa en este mismo Puerto siendo dirigida exclusivamente para la rama marítima. Sin embargo, por consecuencia de la guerra Española contra Inglaterra la situación económica del país se vio seriamente afectada, teniendo que liquidarse ambas empresas.

Ahora bien, no obstante que las Ordenanzas de México estipularon que en materia de seguros serían aplicables en forma supletoria las Ordenanzas de Sevilla, fueron las de Bilbao las que reglamentaron la práctica y las resoluciones del Consulado de la Nueva España en esta materia. Por tal razón aún después de la independencia de nuestro país, estas ordenanzas continuaron aplicándose, confirmando dicha aplicación en el Decreto de 1841.

Fue hasta 1854 cuando se expidió en México el llamado Código de Lares que fue el primer Código de Comercio. Este ordenamiento fue aplicado en forma irregular ya que, en el régimen santanista - su vigencia fue pasajera, resurgiendo en el Imperio de Maximiliano y adoptado con posterioridad por algunos Estados de la Federación, hasta ser derogado en 1884 por el Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos.

b) El Código Civil de 1870 y la reglamentación de los contratos de seguros.- Fue en 1870 cuando el Congreso Federal aprobó el Código Civil para el Distrito Federal y Territorios de Baja California. Este Código reglamentó en su libro tercero, título XVII, -seguro marítimo, el cual sería reglamentado por el Código de Comercio que en esa fecha no se había expedido.

Fue así que el contrato de seguro tuvo un doble carácter, por un lado era mercantil desde el momento en que se encontraba regido por el Código de Comercio y por el otro era un contrato civil, -- toda vez que era reglamentado por los Códigos Civiles locales del Distrito y Territorios Federales y de los Estados.

Este Código de Comercio de carácter federal, señalaba como requisitos indispensables para que el contrato de seguro fuera mercantil los siguientes: "...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 él sea la indemnización de

los riesgos a que están expuestas las mercancías o negociaciones". (2)

En diciembre de 1883, a raíz de la reforma hecha a la fracción X del artículo 72 de la Constitución de 1857, el Congreso Federal quedó facultado para expedir códigos de minería y comercio, comprendiendo las instituciones bancarias, éstos serían de observancia obligatoria en toda la República, así en 1884 se expide un nuevo Código de Comercio y Civil.

c) Los Códigos Civil y Mercantil de 1884.- En el año de 1884 se expidió el Código Civil, mismo que al igual que el Código de 1870 excluyó de su campo de aplicación los seguros marítimos. A la par en ese mismo año se expidió el Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos, el cual reglamentó los seguros mercantiles y marítimos, al mismo tiempo que destinó un título completo al régimen de instituciones bancarias, sometiendo al requisito de autorización administrativa el ejercicio de esta actividad.

d) El Código de Comercio de 1889.- En este Código la mercantilidad del contrato de seguro deja de depender de los elementos que el Código de 1884 requería ya que, este nuevo Código establece en su artículo 75 lo siguiente: "La ley reputa actos de comercio: ... XVI. Los contratos de seguro de toda especie, siempre que sean

(2) Ruiz Rueda, Luis, El Contrato de Seguro, pág. 28

hechos por empresas..."⁽³⁾ Esto quiere decir que con el simple -- hecho que el sujeto asegurador sea una empresa, el contrato de seguro será mercantil.

Respecto a las instituciones bancarias este Código señaló en su artículo 640: "Las instituciones de crédito se regirán por una ley especial, y mientras ésta se expide, ninguna de dichas instituciones podrá establecerse en la República sin previa autorización de la Secretaría de Hacienda y sin el contrato respectivo, aprobado, en cada caso, por el Congreso de la Unión".⁽⁴⁾

Este ordenamiento al hablar de las instituciones bancarias -- abarcaba el derecho administrativo del comercio, desde el momento que restringía la libertad de su ejercicio, sin embargo dejaba -- abierta la posibilidad de que mediante una autorización aprobada -- previamente por el Congreso, se llevara a cabo dicho ejercicio.

En 1892 se expidió la Ley sobre Compañías de Seguros siendo -- de carácter fiscal y estableciendo entre los requisitos para las -- compañías de seguros un servicio de inspección y vigilancia, señalando además como sanción de sus actividades cuando incurrieran en alguna de las causas especificadas en su artículo 17, la suspen-- sión de las mismas.

(3) Ruiz Rueda, Luis, El Contrato de Seguro, Op.Cit. pág. 28

(4) Item., pág. 31

La ley que facultó al Ejecutivo para otorgar concesiones a -- compañías fiadoras y restringiera la libertad para el ejercicio de la actividad mercantil, durante el período de receso de las cáma-- ras fue del 10. al 13 de junio de 1895, apareciendo un año después la Ley de Instituciones de Crédito.

La Ley de Instituciones de Crédito fue de carácter administra-- tivo y de aplicación para toda la República. En marzo de 1897 se expide la Ley General de Instituciones de Crédito, misma en la que se aclara el contenido de la fracción X del artículo 72 Constitu-- cional, estableciendo que la facultad del Congreso para legislar - abarcaba, tanto la materia de derecho administrativo del comercio- como el campo federal.

Posteriormente, al entrar en vigor la Constitución de 1917 en su artículo 73 fracción X continúa facultando al Congreso de la -- Unión para legislar en materia de comercio, tanto en derecho priva-- do como en derecho administrativo.

e) Ley General de Sociedades de Seguros de 1926.- En 1910 - se expidió la ley relativa a las compañías de seguro de vida, la - cual habla de la protección y defensa de los derechos de la socie-- dad estipulados en el artículo 50. Constitucional. De tal forma - fue como el sistema de control de seguros entra de lleno al campo- de la legislación del derecho administrativo.

Consecutivamente a la expedición del reglamento de esta Ley - en marzo de 1926, se promulgó en mayo de ese mismo año la Ley General de Sociedades de Seguros. Esta ley amplió el sistema de control estatal para todos los ramos de seguros, incursionando no sólo en el derecho administrativo sino en el derecho privado, basándose en la libertad de comercio que establece el artículo 50. - Constitucional.

f) La mercantilidad del seguro y el Código Civil de 1928.- En 1932 cuando entró en vigor el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales de 1928, se eliminó la reglamentación del -- contrato de seguro no mercantil, es decir el efectuado en forma individual, aislada y ocasionalmente, poniéndose de manifiesto el -- concepto de mutualidad como elemento indispensable del contrato de seguro.

g) La Ley sobre Contrato de Seguro de 1935.- El avance más importante en la historia del seguro en nuestro país, fue sin --- duda la Ley General de Instituciones de Seguros de 1935, misma que influye en forma definitiva sobre la celebración del contrato de - seguro. Dicha influencia versa tanto en los elementos conceptua- les como en los requisitos a cumplir para la celebración del con- trato.

En ese mismo año aparece la Ley sobre el Contrato de Seguros, basada en buena parte en la Ley Federal Suiza del Contrato de Segu

ro de 1908 y en la Ley francesa de 1930, su creador fue el Licenciado Manuel Gual Vidal. Esta ley dejó en vigor el Código de Comercio en relación al contrato de seguro marítimo, apareciendo posteriormente la Ley de Navegación y Comercio Marítimo que se aunó a los principios del Código mencionado, en materia de seguros, pero dejando supeditado a este último a la inaplicación de sus preceptos cuando no contraviniera a dicha Ley.

Los principios básicos de la Ley sobre el Contrato de Seguro son:

- Considera el elemento empresa como esencial específico del contrato.

- La protección del asegurado, desde el momento en que excluye las cláusulas de carácter leonino y reglamenta la formalidad y la perfección del contrato entre otras cuestiones.

- Define la protección a los derechos de tercero.

- Tiene el carácter imperativo de Ley.

- Disminuye la libertad de discusión previa en la contratación, sin suprimir o variar el consentimiento en el campo del seguro.

En cuanto a su campo de aplicación, esta ley es supletoria --

del Código de Comercio, en relación al contrato marítimo dejando - su reglamentación de ésta a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

Por lo que respecta a los seguros sociales son excluidos de - su contenido, estableciendo que sean regidos por su propia Ley.

Por último, en relación a los reaseguros, los seguros de crédito, fluviales, los aéreos y en general todos aquellos que no requieran una reglamentación especial, caen dentro del campo de aplicación de esta Ley.

C) Cuerpos legales aplicables a los conductores de vehículos de motor que causen daños a terceros.

A continuación analizaremos los distintos cuerpos legales --- aplicables cuando el conductor de un vehículo de motor cause daño a otro.

En primer lugar nos referimos a la legislación civil, por ser esta la base y origen de la responsabilidad civil. En segundo lugar a la Ley Penal, debido a que contiene normas que sancionan los hechos delictuosos causados por el uso de vehículos de motor y, -- particularmente, en razón de la posibilidad legal de que la reparación del daño se exija a través del proceso penal, cuando exista - un delito. También se verán en su oportunidad las disposiciones -

aplicables a la Ley General de Vías de Comunicación y los reglamentos de tránsito.

Por ser la estructura de la República Mexicana de carácter federal, compuesta por Estados libres y soberanos, conforme lo determina la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, a estos les corresponde la creación de ciertas leyes, entre las que encontramos la civil y la penal, por lo tanto cada Estado tiene -- sus propios códigos. Por la naturaleza propia de este trabajo únicamente tomaremos como base los códigos aplicables en el Distrito Federal, toda vez que la mayoría de los Estados los han copiado o por lo menos, inspirado en ellos sus leyes, por otra parte estos -- son aplicables en materia federal. Así al referirnos a los códigos civil y penal deberá entenderse como el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común, y para toda la República en Materia de Fuero Federal.

Como ya dijimos la responsabilidad civil consiste en la obligación de reparar el daño causado a otro en determinadas circunstancias. Ahora bien, en nuestra legislación civil, son dos las -- posturas que rigen la responsabilidad civil; la que sostiene que -- no puede haber responsabilidad sin culpa, y la que afirma que todo el que cause un daño con un objeto peligroso, estará obligado a repararlo sin que sea necesaria la culpa; la primera corresponde a -- la teoría clásica de la culpa y la segunda es la llamada teoría objetiva de la responsabilidad.

Por tal motivo, el estudio de la responsabilidad civil en que incurra el conductor de un vehículo de motor, se debe dividir en dos partes: la primera se refiere a la responsabilidad civil del propietario o conductor del vehículo derivada de un acto culposo y la segunda se ocupará de la responsabilidad civil objetiva.

La responsabilidad por culpa del automovilista tiene su fundamento en el artículo 1910 del Código Civil. De la obligación que nace de este artículo se desprenden los elementos constitutivos de la responsabilidad civil; un hecho ilícito, un daño, la relación causal entre los hechos y el daño y que no existe culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

El perjudicado es aquel que a consecuencia de una acción u omisión culposa de otro, resulte dañado, en su patrimonio o integridad física. El responsable de los efectos jurídicos del daño, será el autor de la acción u omisión ilícita que produce daños y perjuicios a otro.

Por lo tanto, el derecho a exigir la reparación del daño nace cuando están reunidos los elementos necesarios de la responsabilidad civil examinados anteriormente. La ausencia de alguno de estos elementos impedirá el ejercicio de la acción de responsabilidad. De esta forma, el derecho que tiene la víctima para exigir la reparación del daño sufrido nace en el momento de realizarse el daño, siempre y cuando se pueda determinar la relación causal entre hecho

culposo, y el daño producido y que no existe culpa o negligencia - inexcusable de la víctima y en caso de existir culpa inexcusable, - deberá demostrarla el que cause el daño.

El Código Civil define al hecho culposo a través del hecho -- ilícito y tal definición comprende tanto el dolo, como la culpa -- stricto sensu.

De esta forma, el automovilista que causa un daño con su vehíclulo, con la intención de producir un daño, o bien sin tener la diligencia necesaria, está obligado a reparar el daño.

Ahora bien, siendo el automóvil un instrumento peligroso, la culpa pierde importancia, toda vez que la obligación de reparar, - en la teoría objetiva, prescinde de este elemento.

La doctrina de la responsabilidad objetiva por los daños causados con motivo del tránsito de vehículos de motor, se encuentra expuesta en el artículo 1913, inspirado en la doctrina conforme a la cual, cuando haya empleo de mecanismos, instrumentos, aparatos - o sustancias peligrosas, como es en nuestro caso el automóvil, -- por la velocidad que desarrolla, aun cuando el que lo utilice no - haya obrado con culpa, será responsable de los daños que cause con dicho mecanismo. No es necesario, por tanto, determinar si hubo - culpa o negligencia; la única preocupación será que el daño haya - sido causado con el uso de un objeto peligroso; de ahí el aspecto - objetivo de dicha teoría.

Del mencionado precepto se desprenden los siguientes elementos necesarios para que nazca la responsabilidad dentro de la teoría que nos ocupa:

- a) El uso de una cosa peligrosa.
- b) La realización de un daño.
- c) Una relación de causa a efecto entre la cosa o actividad y el daño.
- d) La no existencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Estos elementos han sido comentados en el capítulo anterior, por lo que nos remitimos a lo expresado.

Esta es la responsabilidad civil en que puede incurrir una persona al causar un daño a otro con un vehículo de motor; sin embargo, también la sociedad en general puede ser la víctima, por lo que analizaremos con posterioridad la responsabilidad penal por el uso de un vehículo de motor, tipificándose la conducta delictuosa como dañina a la sociedad previamente establecida y sancionada por el derecho penal.

Por el momento nos abocaremos a dejar en claro el concepto de seguro.

D) Concepto de Seguro.

En cuanto al sentido gramatical de la palabra, encontramos -- que el Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado nos dice: "Seguro -- del latín suurus. Que no corre peligro. Contrato en virtud del cual, una persona o sociedad (asegurador) asume un riesgo que debe recaer sobre otra persona (asegurado) a cambio del pago de una cantidad de dinero (prima)".⁽⁵⁾

Como vemos, literalmente la expresión seguro sugiere una garantía de certeza en cuanto a la protección del hombre, aplicándose esta definición convirtiendo esa garantía en un contrato principal. Ahora bien, desde el punto de vista jurídico descubrimos -- que el seguro se considera también como un contrato, por lo que -- Capitant nos dice: "Seguro es un contrato por el cual el asegurador, mediante el pago de una prima o cotización, se obliga a pagar al asegurado o al beneficiario convenido una indemnización, capital o renta en caso de producirse, un riesgo determinado; incendio o inundación, granizo, mortandad de hacienda, enfermedad, accidente, muerte, etc.". ⁽⁶⁾

De lo anterior podemos definir el seguro desde un punto de -- vista jurídico como un contrato mediante el cual se obliga al asegurador, dentro de una organización sistemática de su actividad y

(5) Toro y Gisbert, Miguel Del, Op.Cit. pág. 933

(6) Capitant, Henri, Op.Cit. pág. 505

a cambio de un determinado cobro, a efectuar ciertas prestaciones en el caso de producirse un suceso incierto, previsto en el contrato.

Dentro del campo de la Economía existen diversidad de conceptos del seguro, según los diferentes elementos adoptados como básicos en las respectivas definiciones; pero en general pueden distinguirse:

a) La Teoría Aleatoria.- "El Seguro es comparable a una lotería por la inseguridad sobre el momento y la cuantía de sus excepcionales beneficios".⁽⁷⁾

b) La Teoría de la Previsión.- "Seguro en sentido económico, es la institución que evita los inconvenientes del ahorro como defensa contra un riesgo económico distribuyendo el peso de aquél -- sobre una mutualidad de riesgos económicos semejantes".⁽⁸⁾

c) La Teoría de las Prestaciones Recíprocas.- "Seguro en -- sentido económico, es la aceptación por parte del asegurador de la obligación al pago de una determinada cantidad al asegurado o a -- quien éste designe como beneficiario al acaecer determinado suceso, independientemente de la voluntad de los interesados contra la -- obligación por parte del asegurado de pagar determinada cantidad,-

(7) Hermida Rosales, Adolfo, Op.Cit. pág. 6

(8) Ibídem.

ya sea por una sola vez, o bien periódicamente".⁽⁹⁾

d) La Teoría de la Indemnización.- "El Seguro en sentido -- económico es aquella institución económica, que repara o por lo me nos atenúa, mediante su distribución sobre una serie de cosas en - las que está previsto el mismo riesgo, las consecuencias dañosas y por ello imprevisto en cuanto al momento de su realización".⁽¹⁰⁾

e) La Teoría del Riesgo.- "El Seguro es la reunión de ries- gos para ser compensados mediante retribuciones".⁽¹¹⁾

f) La Teoría de la Necesidad.- "Entendiéndose por Seguro -- una Institución Económica, por la cual a base de reciprocidad se - cubren necesidades eventuales de capital susceptible de valora --- ción".⁽¹²⁾

Sea cual sea el punto de vista en el que se trate de definir- el seguro, podemos decir que la esencia del mismo no se circunscri- be en la celebración de un negocio jurídico o un contrato, por el- contrario abarca la calidad de una institución de la vida económi- ca cuya base se encuentra en una colectividad de economías indivi- duales que se unen consciente o inconscientemente para un fin pro-

(9) Ibídem. Cita a Helse, Op.Cit. pág. 6

(10) Ibídem.

(11) Hermida Rosales, Adolfo, cita a Adolfo Wafner, Op.Cit. pág. 7

(12) Ibídem. Cita a Krosta, pág. 7

puesto que es la de la compensación por sufrir un riesgo.

E) Clasificación de los Seguros.

Los grupos de seguros se dividen en dos grandes ramas:

a) Los Seguros Sociales, cimentados en los principios de la política social y organizados como sector de la previsión pública. Tienen como objetivo la protección de las clases económicamente débiles contra la eventualidad de ciertas necesidades, estas pueden ser, o mejor dicho deben ser de orden económico, producidas por causas físicas que merman la salud, se caracterizan por su obligatoriedad impuesta por el Estado.

b) Los Seguros Privados.- Estos incluyen las clases de seguros sociales, tienen como característica su libre estipulación.

Estos se encuentran a cargo principalmente por empresas privadas, las cuales son consideradas como Instituciones de Seguros conforme lo establece la fracción II del Artículo 1o. de la Ley General de Instituciones de Seguros. Sin embargo este artículo establece que también el Estado o determinados órganos dependientes del mismo pueden organizar Instituciones de Seguros, toda vez que en su fracción I, son considerados como éstas las Instituciones Nacionales de Seguros, mismas que de conformidad con el artículo 2o. de la Ley citada son aquellas constituidas con intervención del --

Estado Federal, bien que esté suscrita la mayoría del capital; -- bien que aún en el caso de no hacerlo, el Estado se reserve el derecho de nombrar la mayoría de los miembros del Consejo de Administración, o de la Junta Directiva o de aprobar o vetar las resoluciones que la Asamblea o el Consejo tomen.

F) Seguros que se ofrecen para quienes conducen vehículos de motor.

Estos seguros se encuentran ubicados dentro de la clasificación de Seguros Privados, estos seguros atendiendo a la diversidad de objetos sobre los que pueden versar, se clasifican en:

- a) Seguros sobre las personas.
- b) Seguros reales o sobre cosas.
- c) Seguros patrimoniales.

Estos grupos de seguros se subdividen en ramos que comprenden cada uno conjuntos de seguros que se agrupan por la especie de --- riesgo o por la de los objetos asegurados.

- a) De los Seguros Personales:
 - Seguros sobre la vida.
 - Seguros contra accidentes y enfermedades.

- b) De los Seguros Reales:

- Seguros de transportes y marítimos.
- Seguros agrícolas.
- Seguros de automóviles.
- Otros diversos ramos de menor importancia.

c) De los Seguros Patrimoniales:

- Seguros de Responsabilidad Civil y Riesgos Profesionales.
- Seguros de Crédito.
- Reaseguros.

"En los seguros contra daños, el asegurador queda obligado a indemnizar al asegurado cuando se produzca el siniestro, de los -- daños causados por éste en su patrimonio conforme al contrato. En los seguros sobre personas, el asegurador se obliga, una vez que acontezca el caso previsto a cada seguro, a pagar la cantidad convenida, en capital o renta o hacer efectiva cualquiera otra prestación estipulada".⁽¹³⁾

El artículo 11 de la Ley General de Instituciones de Seguros establece como ramos de seguros los siguientes:

- La vida.
- Accidentes y enfermedades.
- Daños.

⁽¹³⁾ Hermida Rosales, Adolfo, Op.Cit. pág. 10

El artículo 34 de la Ley General de Instituciones de Seguros señala las siguientes operaciones de seguros, condicionado en relación al artículo 11 de la misma a la autorización del gobierno federal para cada una de esas instituciones.

- Para el ramo de la vida.
- Para el ramo de accidentes y enfermedades.
- Para el ramo de responsabilidad civil y riesgo profesional.
- Para el ramo marítimo y transportes.
- Para el ramo de incendio.
- Para el ramo de automóviles.
- Para el ramo de seguros de crédito.
- Para el ramo de diversos.

De estas operaciones las que realizan actualmente las aseguradoras en relación a las personas que conducen vehículos de motor son:

- Para el ramo de la vida.- Estas tienen como base del contrato los riesgos que puedan efectuar la persona del asegurado en su existencia. Se consideran comprendidos dentro de este ramo, -- los beneficios adicionales que, basados en la salud o en accidentes personales, -- incluyan Pólizas regulares de seguros sobre la vida.

- Para el ramo de accidentes y enfermedades.- Tienen como

base la lesión o incapacidad que afecta la integridad personal, sa lud o vigor vital del asegurado ocasionada por un accidente o enfermedad de cualquier género.

- Para el ramo de la responsabilidad civil y riesgo profesional.- Aquí la finalidad que se persigue es el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero o consecuencia de un -- hecho que cause un daño previsto en el Contrato de Seguros.

- Para el ramo de automóviles.- En este ramo se ofrece el pago de la indemnización por los daños o pérdidas del automóvil y los daños o perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso de automóvil. Las instituciones que se dediquen a este ramo, podrán en consecuencia, incluir en las pólizas regulares que expidan, beneficio adicional de responsabilidad civil. .

Estas dos últimas operaciones quedan comprendidas dentro de las autorizaciones para daños.

El negocio de seguros es realizado por seis tipos de organizaciones que son:

- Sociedades Anónimas o por Acciones.
- Compañías Mutualistas.
- Recíprocas.

- Lloyd's.
- Organizaciones del Gobierno de un Estado.
- Los que se aseguran a sí mismos.

En cuanto a los seguros que se ofrecen para quienes conducen vehículos de motor, las estadísticas arrojan según investigación de campo, que el 85% es practicado por las Sociedades Anónimas o por Acciones, el 12% por las Compañías Mutualistas y el resto por los demás exceptuando a las Organizaciones del Gobierno del Estado.

G) Características del Contrato de Seguro del Automovilista.

a) Su definición.

La legislación mexicana considera al contrato de seguro como una institución de carácter mercantil. El Código de Comercio de 1889 vigente, en el Libro Segundo, que se refiere al comercio terrestre, en el Título Primero, Capítulo I, señala que se reputan actos de comercio, entre otros los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas (Artículo 75 fracción XVI).

Este Código regulaba el contrato de seguro en su Título Séptimo, artículos 392 al 448, siendo derogado este título por la Ley Sobre el Contrato de Seguro, del 31 de agosto de 1931 actualmente en vigor.

Esta Ley define al contrato de seguro en su artículo 1o. así:
"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".

- b) Personas que intervienen en la celebración de un contrato de seguro.

En un contrato de seguro interviene, por una parte, la empresa aseguradora, misma que deberá estar organizada conforme lo establece la Ley General de Instituciones de Seguros, y debe estar previamente autorizada para operar en el ramo determinado del seguro.

Por otra parte están el contratante, el asegurado y el beneficiario, que pueden ser tres personas distintas o una sola. El contratante puede ser una persona diferente del asegurado bien porque contrate por otro, porque sea su representante, o porque tenga -- algún interés o responsabilidad en la conservación de la cosa. El asegurado es la persona a cuyo favor se contrae el seguro, o sea el titular del interés asegurable. El beneficiario no forma parte específica en el contrato pero es la persona que recibirá la indemnización correspondiente en caso de siniestro.

- c) Su celebración.

El contrato de seguro debe ser escrito, en póliza firmada por

la empresa aseguradora, constituyendo así un elemento probatorio - puesto que el contrato de seguro es de naturaleza consensual, o sea que se perfecciona por el acuerdo de voluntades, conforme lo establece el artículo 21 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, -- que dice: "...ocurre en el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta".

En la póliza debe constar los derechos y obligaciones de las partes, y:

- Los nombres, domicilio de los contratantes y firma de la empresa aseguradora.
- La designación de la cosa o de la persona asegurada.
- La naturaleza de los riesgos garantizados.
- El momento a partir del cual se garantiza el riesgo y la duración de esta garantía.
- El momento de la garantía.
- La cuota o prima del asegurado.
- Las demás cláusulas que deban figurar en la póliza de acuerdo con las disposiciones legales, así como las convenidas lícitamente por los contratantes.

Al ser el contrato de seguro de carácter oneroso, en el que las partes estipulan provechos y gravámenes recíprocos, la prima es el precio que recibe la empresa aseguradora por la asunción del riesgo; Vivante nos dice al respecto: "es el correlativo del ries-

go asumido por la empresa, o en otras palabras, en el costo del se guro". (14)

Uno de los elementos esenciales del contrato de seguro es el riesgo, que se puede considerar como el elemento futuro e incierto en cuanto al tiempo, de cuya realización depende el nacimiento de la obligación de indemnizar por parte del asegurador. Este debe resarcir un daño o pagar una suma de dinero, de acuerdo con lo que se haya convenido en el contrato, al realizarse la eventualidad -- prevista en el mismo, siempre y cuando se hayan cumplido todas las obligaciones que corresponden a la otra parte.

Haciendo un análisis breve de la póliza del seguro de automóviles, podemos decir, que son operaciones específicas de seguro de automóviles, las que tienen como base el pago de la indemnización que corresponde a los daños o pérdida del automóvil, y a los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena o terceras personas con motivo del uso del automóvil. La Ley General de Instituciones de Seguros señala que las que se dediquen a este ramo podrán incluir en las pólizas regulares que expiden, el beneficio adicional de -- responsabilidad civil. Atento a lo anterior, podemos dividir la - póliza de automóviles en dos partes, por la garantía que otorgan: - una parte sirve de garantía del daño que se puede causar a un tercero (responsabilidad civil) y la otra sirve como garantía de los-

(14) Borja Soriano, Manuel, Teoría General de las Obligaciones.

daños que sufra el vehículo, el asegurado u otras personas, siempre que se encuentren dentro del mismo.

En la parte referente al seguro de responsabilidad civil, las empresas toman a su cargo la que pueda derivarse contra el asegurado a consecuencia de daños materiales o corporales causados a terceros (personas, animales o cosas) por el uso del automóvil cuyas características señalan en la póliza, tanto si lo conduce el asegurado como otras personas autorizadas por él. La Ley General de Instituciones de Seguros en su artículo 34, fracción VII manifiesta que el seguro de automóviles será aquél que tenga por base el pago de la indemnización que corresponda a los daños y pérdidas del automóvil y a los daños y perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas con motivo del uso de aquél. El cónyuge, los ascendientes, descendientes y hermanos consanguíneos o afines del asegurado o conductor, las personas que tienen relación de dependencia económica por ser empleados, agentes, o representantes del asegurado, para efectos del contrato de seguro no se consideran terceras personas.

Respecto a la indemnización, es en la póliza donde se fija el límite máximo de la obligación de la compañía, en forma detallada por daños materiales al vehículo, daños materiales a bienes de terceros, daños a terceros en sus personas y por último, gastos médicos por una o más personas.

El contrato de seguro del automóvil, puede darse por terminado anticipadamente si así se conviene expresamente en el mismo, su renovación tácita en ningún caso excederá de un año.

En el supuesto de que el vehículo cambie de propietario, los derechos y obligaciones que se derivan del contrato de seguro pasan al adquirente, a menos que exista una agravación del riesgo o que el nuevo propietario notifique en forma escrita al asegurador su intención de no continuar con el seguro. (Artículos 106 y 108 Ley Sobre el Contrato de Seguro).

En el momento que se produzca un siniestro que pueda hacer presumir alguna responsabilidad para el asegurado, este tiene la obligación de dar aviso a la aseguradora dentro del plazo fijado en la póliza. En el caso de que éste no de aviso en forma oportuna podrá darse el caso en que la indemnización se reduzca a la cantidad que hubiere importado el siniestro, si la aseguradora hubiese tenido pronto aviso sobre el mismo.

En nuestro país, el contrato de seguro de automóviles no cubre los siguientes casos:

- Que el vehículo asegurado sea conducido por persona que carezca de licencia para manejar.
- Las pérdidas o daños causados al o por el vehículo, como -

consecuencia de operaciones bélicas como guerra extranjera, guerra civil, rebelión, expropiación, confiscación, etc.

- Los daños y perjuicios que sufra el asegurado por la privación del vehículo.

- Roturas, descomposturas y desgaste de partes mecánicas.

- La responsabilidad en que incurra el asegurado por daños materiales o bienes que estén bajo su custodia o responsabilidad o que sean propiedad de personas que dependan civil o económicamente del asegurado o que se encuentren dentro del vehículo.

- Los daños que sufra o cause el vehículo por sobrecargarlo o someterlo a tracción excesiva con relación a su resistencia o capacidad.

- Entre otras obligaciones del asegurado, éste debe remitir a la aseguradora inmediatamente que reciba toda la correspondencia, reclamación, citatorio, demanda o requerimiento relacionado con la responsabilidad civil que ampare la póliza. Asimismo, tiene que ocurrir a todas las obligaciones administrativas o judiciales parte a las que sea citado por la autoridad competente con motivo del hecho que haya dado lugar a presentar alguna reclamación a la empresa; en el caso civil o penal, el asegurado proporcionará todos los datos y pruebas necesarias para su defensa.

. En caso de que el asegurado formule declaraciones falsas que desvirtúen el riesgo asegurado o que la reclamación presentada lleve a dolo o mala fe, la aseguradora queda exenta de sus obligaciones.

También la aseguradora no queda obligada por el reconocimiento de adeudos o transacciones que efectúe el asegurado causante de un siniestro, sin autorización de la empresa y que tienda a reconocer o a prejuzgar la responsabilidad de ésta.

Referente a la parte del seguro que cubre los daños sufridos al propio vehículo, las compañías aseguran el automóvil que se señala en la póliza contra los daños que puede sufrir por un accidente, es decir por una causa externa, instantánea, violenta e independiente de la voluntad de quien lo conduce, esté el vehículo en circulación o estacionado. Por lo general esta cobertura se contrata en forma conjunta con la de responsabilidad civil, por lo que resulta aplicable todo lo antes mencionado.

Ahora bien, los riesgos que ampara la póliza, incluyendo de la responsabilidad civil, son:

- Colisiones y vuelcos.
- Actos de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbios de carácter obrero, etc.
- Incendio, rayo y explosión.

- Ciclón, huracán y granizo.
- Rotura de cristales, robo total o parcial según se contrate.
- Gastos de traslado del vehículo asegurado.

En relación al asegurado, en caso de siniestro, la aseguradora, una vez efectuada la valuación y reconocida su responsabilidad, puede indemnizar al asegurado con el pago del importe de la valuación de los daños sufridos en la fecha de dicho siniestro o bien, reparar o reponer a satisfacción del asegurado la cosa asegurada.

Con respecto al tercero perjudicado, la aseguradora cuenta -- con las opciones señaladas en el párrafo anterior, ya que conforme lo establece el artículo 147 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, a dicho tercero se le considera como beneficiario del contrato, y con base en este mismo, puede reclamar a la aseguradora. No obstante, si el tercero no estuviere conforme con la opción de la aseguradora, podrá, al demandar el asegurado con fundamento en lo dispuesto por el artículo 1915 del Código Civil, elegir entre el restablecimiento de la situación anterior, "cuando ello sea posible, o en el pago de daños y perjuicios".

En cualquier siniestro en el que el vehículo asegurado sufra algún daño, el asegurado aportará parte del mismo, lo que consiste en la cantidad denominada en el contrato como deducible, la que se duplicará cuando el conductor sea menor de 24 años.

El asegurado está obligado a comunicar a la aseguradora la -- existencia de otros seguros sobre el mismo riesgo y el mismo interés asegurable.

En cuanto a las acciones que se deriven del contrato de seguro de automóviles prescribe en dos años, contados a partir de la fecha en que sea exigible la obligación.

Por último, en relación a la competencia, el actor debe ocurrir ante la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguros y si este organismo no es designado como árbitro, serán competentes los tribunales del domicilio de la compañía aseguradora.

Cuando la víctima contaba con Seguro Social y no así con ninguna persona de las que enumeramos en los párrafos anteriores, la indemnización podrá ser recibida por el propio Instituto Mexicano del Seguro Social.

Ahora bien, el párrafo tercero del artículo 1915 del Código - antes citado, señala expresamente: "La acción de reparación NO es transmisible a tercero por acto entre vivos y sólo pasa a los herederos de la víctima cuando ésta haya intentado la acción en vida".

Por último, en caso de que la víctima no cuente además con Seguro Social, es aplicable lo que dispone el artículo 1636 de la -

Ley Federal del Trabajo, sobre la posibilidad de recibir la indemnización por Beneficencia Pública.

CAPITULO III

CAPITULO III

LA REPARACION DEL DAÑO POR RIESGO CREADO

A) Concepto de Daño.

En general podemos decir que la palabra daño nos evoca la manifestación de una pérdida, menoscabo, deterioro o destrozo que se --sufre. Al respecto, el Código Civil para el Distrito Federal vigente, en su artículo 2108 define al daño como "una pérdida o menoscabo" y al mismo tiempo en su artículo 2109, nos señala como perjuicio "la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse-obtenido con el cumplimiento de la obligación".

De lo antes dicho se desprende la separación de los significados de daño y perjuicio; así el daño lo consideramos como una pérdida y el perjuicio como una privación. El primero se presenta cuando los bienes se encuentran en poder de la víctima y el segundo --- cuando los bienes aún no están en poder del perjudicado, sino que -habrían de entrar en poder de este, pero que por causa de un acto -dañoso deja de percibirlos.

Ahora bien, el artículo 2108 del Código Civil antes citado continúa señalando "...sufrido en el patrimonio por falta de cumpli---miento de una obligación".

En cuanto al patrimonio consideramos que éste abarca una serie

de valores no sólo económicos sino de carácter moral, al respecto, Planiol en su "Tratado Elemental de Derecho Civil" nos dice: "El patrimonio es el conjunto de derechos y de obligaciones de una persona apreciables en dinero".⁽¹⁾

Josserand, nos define el patrimonio como sigue: "El conjunto de valores pecuniarios, positivos y negativos, pertenecientes a una persona",⁽²⁾ aquí aparece otro concepto que es el de persona. Así desde el punto de vista jurídico, podemos considerar a la persona como al ser humano que dotado de libertad es capaz de efectuar una conducta dirigida hacia ciertos fines. Es decir, es el sujeto de derechos y obligaciones. Todo individuo cuenta con una personalidad, traduciéndose en la manifestación de las normas jurídicas de la persona tanto individual como colectivamente, siendo ésta el sujeto y la personalidad la aptitud de acción del mismo.

Existen diversas teorías acerca del patrimonio, sin embargo, las que nos interesan y que son aplicadas en nuestro Derecho Civil Mexicano son la Teoría Personalista y la Teoría Ecléctica. La primera fue obra de Aubry et Reaucon y Demolombe, su característica principal es la de considerar a la PERSONALIDAD como el elemento fuerza que mantiene unidos entre sí a los elementos de un patrimonio, independientemente de que sean pasivos o activos.

(1) Aguilar Carbajal, Leopoldo, Segundo Curso de Derecho Civil, cita a Planiol, pág. 19

(2) Aguilar Carbajal, Leopoldo, Op.Cit. cita a Josserand, pág. 19

La Teoría Ecléctica fue expuesta por Planiol y Ripert, ambos - pretendieron suprimir la unidad y la indivisibilidad del patrimonio.

Sobre esta cuestión Gutiérrez y González nos dice: "Yo considero que los Derechos de la personalidad sí son patrimoniales". (3)

Gangi por su parte estableció: "...el goce de bienes fundamentales a la persona, como la vida y la integridad física...". (4)

Nosotros también consideramos que la integridad física y la vida misma constituyen el patrimonio moral o no pecuniario cuya indemnización, si bien no es imposible es difícil de resarcir.

Atento a lo anterior, podemos desprender la existencia de dos tipos de daños: el daño moral o no pecuniario y el daño material o económico, cuyos conceptos aclararemos a continuación.

a) Moral.

Es posible afirmar que el daño moral tiene su nacimiento desde la aparición de la familia, por lo que los juristas de la antigüedad se planteaban la incógnita de saber si este daño era posible de reparar y de qué forma.

(3) Gutiérrez y González, Ernesto, Derecho de las Obligaciones, -- pág. 641

(4) Ibídem. cita a Gangi, pág. 641

El Derecho Romano al final de sus etapas tomó en cuenta la necesidad jurídica de reparar el daño moral, fundamentándose en los principios de buena fe y en la conducta que supuestamente todo individuo deberá de seguir en relación a la integridad moral del prójimo. Gutiérrez y González expresa al respecto: "...consagró este Derecho el principio de que junto a los bienes materiales de la vida, objeto de protección jurídica, existen otros intereses que deben -- ser también tutelados y protegidos, aún cuando no sean bienes materiales...". (5)

En 1833 el Procurador General Dupin, en Francia sentó la tesis de la reparación del daño moral. En 1912 la Jurisprudencia del Tribunal Superior de Alemania declaró el principio de la compensación del daño moral.

Antes de 1982 nuestro Código Civil Federal en sus artículos -- 1916 y 3116 autorizaba al juez decretar el resarcimiento de las lesiones espirituales, con el importe de la tercera parte del valor económico sufrido por la víctima, quedando como sigue:

Artículo 1916 "Independientemente de los daños y perjuicios, - el juez puede acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito o de su familia, si aquella muere, una indemnización equitativa, a título de reparación moral, que pagará el responsable del hecho. Esta indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo que impor

(5) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit, pág.644

te la responsabilidad civil. Lo dispuesto en este artículo 1928".

Artículo 2116 "A fijar el valor y el deterioro de una cosa, no se atenderá al precio estimativo o de afección a no ser que se pruebe que el responsable destruyó o deterioró la cosa con el objeto de lastimar la afección del dueño; el aumento que por estas causas se haga no podrá exceder de una tercera parte del valor común de la cosa".

Fue hasta el 31 de diciembre de 1982 cuando se determinó la necesidad de reparar en su integridad los daños morales, introduciendo un principio de congruencia en el sistema de responsabilidad civil, tratando de igual manera los daños pecuniarios y los daños no pecuniarios o morales; asimismo se implementó la reparación del daño moral por el uso de un objeto peligroso.

A continuación citaremos algunos conceptos que sobre daño moral han expresado algunos autores:

"Daño moral es el que incide sobre la consideración, el honor o los afectos de una persona".⁽⁶⁾

"Daño moral es el dolor cierto y actual sufrido por una persona física, o el desprestigio de una persona, física o social colectiva,

(6) Capitant, Henri, Vocabulario Jurídico, pág. 6

en sus Derechos de la personalidad, con motivo de un hecho ilícito o de un riesgo creado, y que la ley considere para responsabilizar a su autor". (7)

"Daño moral es la lesión que una persona sufre en sus sentimientos, afecciones, creencias, honor y reputación, o bien en la propia consideración de sí misma como consecuencia de un hecho de tercero, antijurídico y culpable, o por un riesgo creado". (8)

De los conceptos antes expuestos es posible dilucidar que el daño material comprende tres aspectos de la vida del hombre, los cuales son:

1) La vida en sociedad, en esta se incluye el honor, la reputación, etc. El daño que se causa en este aspecto, generalmente se encuentra ligado a un daño de tipo pecuniario.

2) El aspecto emocional o afectivo, en éste se encuentra toda la serie de sentimientos que el ser humano puede experimentar y van encaminados al aprecio o el amor. Al respecto consideramos que --- estos daños son difíciles de reparar, dado que en el comercio no -- existe la parte afectiva dañada.

3) La integridad física, los daños causados en esta área van-

(7) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit. pág. 246

(8) Bejarano Sánchez, Manuel, Obligaciones Civiles, pág. 246

a lesionar órganos vitales o partes del cuerpo que alteran la presencia estética del individuo, como es el caso de las cicatrices.

Tomando como base estos tres aspectos, definimos al daño moral como el dolor o lesión que sufre una persona a los campos social, físico y emocional, causado por un hecho ilícito o el uso de un objeto peligroso.

El artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, define al daño moral así:

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

Este concepto encierra los tres aspectos que en un principio mencionaremos y que son vida social o en sociedad, aspecto emocional o afectivo y la integridad física. A continuación definiremos el daño material y posteriormente hablaremos sobre la reparación de estos en las vías civil y penal.

b) Concepto de daño material.

Al comienzo de este capítulo señalábamos al daño como una pérdida o menoscabo en el patrimonio de una persona; que éste pueda --

ser moral o material y que el primero afecta principalmente los -- campos afectivos, físico y social del individuo.

Ahora bien, tomando como base los aspectos antes señalados, es posible concluir que el daño material se traduce en la pérdida o -- afectación de un bien material, ya en la ganancia obtenida de un ne gocio jurídico lícito o por el uso de un objeto peligroso.

Se puede afirmar que en algunas ocasiones el daño material va íntimamente ligado al moral, sin embargo en el primero existe la po sibilidad de ser reparado a entera satisfacción de la víctima, no -- así el segundo, puesto que el dolor emocional que se causa puede -- atenuarse con la entrega de un bien material; pero no borrarse del todo.

B) La Reparación del Daño y sus Formas de Demandarlo.

La reparación del daño lleva implícita la obligación de restablecer o enmendar las consecuencias de una conducta ilícita o lícita que causa un riesgo creado por el uso de mecanismos u objetos pe ligrosos. Veamos cómo es posible la reparación del daño en la vía civil:

a) Vía civil.

La producción de un daño, independientemente de la causa que -

lo ocasione, da origen a la responsabilidad civil. Esta responsabilidad civil es la obligación de reparar los daños o perjuicios que se causen.

La reparación del daño se lleva a cabo con la indemnización, - cuyo sentido gramatical es "resarcir de un daño o perjuicio".⁽⁹⁾

Indemnizar es dejar sin daño, etimológicamente proviene del la tin in, prefijo negativo, y damnum, daño. Se mantiene indemne al - afectado reparando la cosa dañada, reponiéndola o mediante el pago de daños y perjuicios.

Desde el punto de vista jurídico, el Lic. Manuel Bejarano define a la indemnización como sigue: "Indemnizar es dejar sin daño".⁽¹⁰⁾

Nosotros no consideramos del todo óptima esta definición, toda vez que en el caso del daño moral es difícil desaparecerlo, no así compensarlo y la expresión "dejar sin daño" nos hace pensar en borrar totalmente el daño causado.

Por su parte Gutiérrez y González conceptualiza a la indemnización como "restituir las cosas al estado que guardaban antes de que se produjera el hecho dañoso lícito o ilícito, sólo cuando ello no-

(9) Toro y Gisbert, Miguel Del, Pequeño Larousse Ilustrado, --
pág. 572

(10) Bejarano Sánchez, Manuel, Op.Cit. pág. 263

fuera posible, en pagar el daño y perjuicio".(11)

Este significado lo consideramos apropiado desde el momento en que deja abierta la posibilidad de que el no poder volver las cosas al estado que guardaban antes del daño, se compense el mismo por medio del pago de daños y perjuicios, que en muchas ocasiones sería el caso de la indemnización del daño moral, pues como es sabido de todos, el dolor humano producido a la víctima es irreparable, más no imcompensable. Hay que tener en cuenta que la indemnización no consiste en entregar una cierta cantidad de dinero, sino que en principio es, como ya dijimos, restituir las cosas cuando así lo requiera la víctima y cuando ello sea imposible, en el pago de daños y perjuicios.

Existen dos tipos o clases de indemnización:

1) Compensatoria.- Esta se da cuando los bienes o derechos de la víctima u ofendido sufren el demérito o pérdida definitiva y son substituidos con otros u otro. Tiene como principal objetivo el compensar el valor patrimonial que se le afectó al perjudicado.

2) Moratoria.- Esta nace por el retardo o mora del cumplimiento de una obligación, cuantificándose en relación con las pérdidas o perjuicios que el acreedor haya sufrido por el retardo de dicho cumplimiento de esa obligación. Su fundamento legal lo encon-

(11) Gutiérrez y González, Ernesto, Op.Cit., pág. 420

tramos en el artículo 2104 de nuestro Código Civil vigente para el Distrito Federal.

Esta indemnización se caracteriza porque se presenta en la producción de los hechos ilícitos.

Ahora veamos lo que establece nuestro Código Civil antes citado en su artículo 1915, acerca de la reparación del daño:

"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 la persona y produzca la muerte, incapacidad total 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.

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".

Como es posible observar, la ley concede al ofendido la facultad de elegir entre el restablecimiento a la situación anterior, o el pago de daños y perjuicios. Ese restablecimiento tiene que -- ser posible, toda vez que nadie está obligado a lo imposible. Antes de la reforma de este artículo, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 23 de diciembre de 1975 y que entró en vigor ese mismo día, se establecía como imperativo el restablecimiento a la situación anterior y sólo cuando esto fuera imposible, el pago de daños y perjuicios.

En relación al daño causado a las personas, la ley toma como base para la indemnización lo que establece la Ley Federal del Trabajo en cuanto al grado de reparación según se cause la muerte, incapacidad total permanente, parcial permanente, total temporal o -- parcial temporal, sin tomar en cuenta si la víctima obtiene alguna utilidad por su trabajo o simplemente no trabaja, o sea que la víctima sea senil o infante, trabajador o vago, pobre o rico; el que causa el daño queda obligado a repararlo independientemente de las características de la víctima.

Para calcular la indemnización, el artículo establece que se -- pagará a todos por igual tomando como base el cuádruplo del salario mínimo diario más alto que esté en vigor en la región, el cual se --

extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades - señala la Ley Federal del Trabajo.

Como expresamos en párrafos anteriores, existen determinados - daños cuya reparación es muy difícil, y dentro de esta categoría en - contramos a los daños morales. En términos generales se ha conside - rado que los valores espirituales de la persona, una vez lesionados, jamás podrán ser devueltos a su estado primitivo, cualquiera que -- sea la protección jurídica que se les conceda y la sanción que se - imponga por el daño moral causado. No obstante, dice Montiel, cita - do por Antonio Borrel Maciá: "...por el hecho de que la reparación - no pueda ser exacta, no implica que no pueda darse. En el supuesto de que por no poder aquilatar su exactitud uno de los interesados - deba salir perdiendo, mejor es que tal pérdida recaiga sobre quien - ha sido causa del daño y no de quien ha sido su víctima".⁽¹²⁾

En relación a lo anterior ante la imposibilidad de reparar los valores espirituales lesionados o el dolor causado cuando un hecho - ilícito, al herir los sentimientos o afecciones de una persona, es - pecialmente por la pérdida de los seres queridos, el derecho no ha - encontrado otra manera de lograr una satisfacción para la víctima o sus herederos, y una sanción para el culpable, que condenarlo al -- pago de una cantidad de dinero que no obstante ser una reparación -

(12) Borrell Maciá, Antonio, Responsabilidades Derivadas de la Cul - pa Extracontractual Civil, pág. 220

imperfecta y que jamás podrá equipararse a la de los daños patrimoniales, resultaría más injusto que ante la imposibilidad de la reparación perfecta, el derecho no impusiera por lo menos una reparación imperfecta.

Ahora bien, el término reparar no debe ser interpretado en sentido restrictivo, ni aún en los casos de reparación de daño material, dado que cuando se destruye una cosa que por su naturaleza sea irremplazable, tampoco se podría restablecer la situación anterior al daño. Así debemos entender por reparar, no sólo el rehacer lo que fue destruído, sino también suministrar al ofendido la posibilidad de procurarse satisfactores equivalentes a los que perdió y que será libre de buscar donde desee.

Es por tal motivo que el derecho, ante la imposibilidad de la reparación perfecta del daño moral debido a sus características, ha impuesto una reparación equivalente imperfecta, o sea la entrega de una cantidad de dinero.

Veamos que nos dice nuestro Código Civil para el Distrito Federal vigente en su artículo 1916: "Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización en dinero, tanto en la responsabilidad contractual, como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913...".

De los conceptos antes expuestos es posible dilucidar que el daño material comprende tres aspectos de la vida del hombre, los cuales son:

1) La vida en sociedad, en esta se incluye el honor, la reputación, etc. El daño que se causa en este aspecto, generalmente se encuentra ligado a un daño de tipo pecuniario.

2) El aspecto emocional o afectivo, en este se encuentra toda la serie de sentimientos que el ser humano puede experimentar y van encaminados al aprecio o al amor. Al respecto consideramos que estos daños son difíciles de reparar, dado que en el comercio no existe la parte afectiva dañada.

3) La integridad física, los daños causados en esta área van a lesionar órganos vitales o parte del cuerpo que alteran la presencia estética del individuo, como es el caso de las cicatrices.

Tomando como base estos tres aspectos, definimos al daño moral como el dolor o lesión que sufre una persona en los campos social, físico y emocional, causado por un hecho ilícito o el uso de un objeto peligroso.

El artículo 1916 del Código Civil para el Distrito Federal, -- define al daño moral así:

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

Haciendo un breve análisis de lo que establece este artículo vemos que señala la reparación forzosa del daño moral, que una vez comprobada la existencia de este daño, el Juez dictará su indemnización. Es importante tomar en cuenta que debe comprobarse su relación directa con el hecho que causó ese daño.

Señala su cuantificación con independencia del daño económico-coexistente o no con este último. Estipula la estimación del daño por el Juez con base a las situaciones que ocasionaron el daño, analizando objetivamente las mismas. Así reza el artículo en análisis: "El monto de la indemnización lo determinará el juez tomando en cuenta los derechos lesionados, o el grado de responsabilidad, la situación económica del responsable, y la de la víctima, así como las demás circunstancias del caso".

Aquí, a diferencia del artículo 1915 antes analizado, sí se toma en cuenta la situación económica tanto del responsable como de la víctima, a efecto de cuantificar la indemnización del daño.

Retomando todo lo asentado en este inciso, podemos afirmar que para ser procedente la indemnización de un daño cualquiera que sea,

se hacen necesarios dos requisitos, que son:

1) Que el daño sea consecuencia inmediata y directa de la conducta ilícita o del uso de un objeto peligroso.

2) Que el daño sea cierto, es decir que se cause o que necesariamente deba producirse.

b) Vía incidental en el juicio penal.

En el campo del Derecho Penal, la reparación del daño exigible a terceras personas o a persona distinta al inculcado se encuentra reglamentado en el artículo 29 del Código Penal para el Distrito Federal donde se denomina "sanción pecuniaria" a la reparación del -- daño, en caso de que el reo sea el que deba responder, y "responsa-- bilidad civil" si son terceros los obligados a pagar los daños y -- perjuicios. La sanción pecuniaria comprende la multa y la repara-- ción del daño; la reparación del daño que debe ser hecha por el --- delincente tiene carácter de pena pública.

En cuanto a la reparación de daños exigible a terceros se tra-- mita en vía incidental conforme lo establece el Código de Procedi-- mientos Penales para el Distrito Federal.

La reparación del daño comprende:

1) La restitución de la cosa obtenida por el delito o bien en caso de ser imposible esta restitución, se pagará el precio de la misma.

2) La indemnización del daño material y moral causado a la víctima o a su familia.

3) Cuando el delito se encuentre comprendido dentro de los delitos que cometen los servidores públicos, la reparación del daño sólo abarcará la restitución de la cosa o su valor, sino que además se entregará dos tantos del valor de la cosa o los bienes obtenidos por el ilícito.

Lo anterior se encuentra señalado en el artículo 30 del Código Penal de referencia. Por lo que respecta a la responsabilidad civil por hechos ajenos, conforme al artículo 32 del multicitado Código Penal, responderán: los padres, por los daños causados por sus descendientes que estén bajo la patria potestad; los tutores, por los delitos de sus pupilos; los directores de internados o talleres, por sus aprendices menores de 16 años; los dueños de establecimientos mercantiles, por los delitos de sus obreros o empleados; las sociedades o agrupaciones, de los delitos de sus socios o gerentes en los términos en que conforme a las leyes sean responsables por las obligaciones que los segundos contraigan. Se exceptúa la sociedad conyugal, pues en este caso cada cónyuge responderá con sus bienes de los daños que causen; y, finalmente responderá el Estado de los

daños causados por sus funcionarios y empleados subsidiariamente.

El cobro de la reparación del daño, al igual que la multa, debe cubrirse primero que cualquiera otra de las obligaciones personales contraídas con posterioridad al delito.

En relación con la reparación del daño exigible a terceros que dispone el artículo 32 antes citado, la parte ofendida deberá promover un incidente. En términos del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, este incidente puede llevarse a cabo dentro o fuera del proceso penal.

Dentro del proceso penal sólo pueden promoverlo quienes presenten su demanda antes de que se haya terminado la instrucción, esta demanda deberá contener la cuantía del daño y los conceptos por los que procede en igual forma que las demandas sumarias en general.

Una vez presentada la demanda se corre traslado al demandado por tres días y si alguna de las partes lo pide, se abre el incidente a prueba de quince días. A petición de parte y transcurrido -- este término o en rebeldía del demandado, y dentro de tres días se oye en audiencia verbal a ambas partes, declarando en la misma audiencia cerrado el incidente. La sentencia del mismo se dictará a la par que la del proceso, pero en el caso de que ésta ya haya -- sido dictada, se procederá a pronunciar sentencia del incidente --- ocho días después que esta última. Esta sentencia es apelable en -

ambos efectos.

La responsabilidad civil por reparación del daño se declara -- únicamente a instancia de parte ofendida y en contra de los sujetos que el artículo 32 del Código Penal citado señala. En este incidente las notificaciones se efectúan en los términos del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal y de igual forma las providencias precautorias se hacen conforme lo reglamenta este último ordenamiento.

Cuando el incidente se promueve fuera del proceso penal, es decir después de haberse declarado cerrada la instrucción, se hace -- ante los tribunales del orden civil, ante el juez competente y la vía sumaria, conforme lo establece el artículo 430 del Código de -- Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

Este incidente se encuentra reglamentado por los artículos 532 a 540 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal.

No es objeto de este trabajo hacer un análisis de los delitos -- que se pueden cometer por el uso de un vehículo de motor, toda vez que estos son tantos, que nos llevaría a un objetivo distinto al -- que perseguimos. No obstante, existen ciertas disposiciones, y en especial un delito que atañe al objetivo principal de esta tesis, -- que es el de ataques a las vías de comunicación, el cual se encuentra regulado en la Ley de Vías Generales de Comunicación, del que --

haremos una somera referencia.

El Código Penal multicitado, en su Libro Segundo, Título V, Capítulo I, regula el delito de ataques a las vías de comunicación y violación de correspondencia: en el artículo 165 prescribe que los caminos públicos son las vías de tránsito habitualmente destinados al uso público, sea quien fuere el propietario y cualquiera que sea el medio de locomoción que se permita y las dimensiones que tuviere.

Se sanciona por el hecho de quitar, destruir o cortar ataderos que detengan una embarcación u otro vehículo o por quitar el obstáculo que impida su movimiento, aplicándose además la sanción correspondiente por el delito que resulte (artículo 166 del Código Penal), y al que ponga en movimiento un vehículo y lo abandone o haga imposible el control de su velocidad y pueda causar un daño, se le aplicará de uno, a seis años de prisión.

Se sanciona con prisión, multa y hasta pérdida del derecho de usar la licencia de manejo a la persona que conduzca un vehículo -- con exceso de velocidad o estando, sus sentidos alterados por el alcohol o drogas enervantes, debido a que éstas son dos de las principales causas de los accidentes automovilísticos.

Por otro lado, la Ley de Vías Generales de Comunicación, en el Libro relativo a las Comunicaciones Terrestres, dentro de las cuales se encuentra el Título de Caminos, artículo 146 y siguientes, -

se refiere al aprovechamiento de caminos de jurisdicción federal, - pero solamente en relación a la concesión para la construcción o explotación de caminos. En la parte de sanciones se especifican las penas que se aplican por causar daños a las vías de comunicación, - junto con la responsabilidad. Se sanciona por dañar, perjudicar, - destruir las vías generales de comunicación o los medios de transporte, o por interrumpir los servidores de unos y otros, los que -- son castigados con una multa y las sanciones especiales establecidas por el Código Penal (artículo 533 de la Ley de Vías Generales - de Comunicación).

También se sanciona a quien por cualquier medio destruya, inutilice, apague, quite o cambie una señal de seguridad; si es internacional, la sanción es mayor (artículo 536 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

El artículo 538 del ordenamiento arriba citado, establece: "El monto de las sanciones que se impongan a los conductores de vehículos y el de la responsabilidad civil que se derive por daños causados a terceras personas con motivo del manejo de los mismos vehículos, será garantizado con el valor de éstos, a cuyo efecto, las autoridades correspondientes podrán retenerlos hasta en tanto se cubran, por el responsable, las sanciones e indemnizaciones a que -- hubiera lugar, o se otorgue fianza bastante para responder de las - mismas; en caso contrario, se procederá al remate del vehículo y -- con su producto se pagará el importe de las sanciones o indemniza--

ciones".

La responsabilidad civil que señala este artículo se encuentra garantizada por el valor del vehículo; no obstante, debido al aumento que ha tenido la reparación del daño a terceros o en sus personas, esta garantía puede ser insuficiente, por lo que de establecerse un seguro obligatorio, quedaría cubierta dicha responsabilidad sin necesidad de dar otra garantía, ni retener el vehículo.

El artículo 592 de la Ley en cuestión, concede el derecho de ejercitar la acción civil para exigir la indemnización por daños y perjuicios, a las personas que se crean perjudicadas por algún hecho u omisión contrario a esta ley.

El Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 10 de junio de 1975, contiene normas de tránsito en materia de clasificación de vehículos, definiciones, equipos necesarios de los mismos, licencias y características, entre otros; pocas son las disposiciones aplicables en caso de daños a terceros en sus personas o en sus bienes. El artículo 65 de este ordenamiento obliga a los usuarios de las vías a abstenerse de todo acto que puede constituir un peligro para las personas o causar daños a propiedades públicas o privadas.

En el capítulo de Accidentes, artículos 183 y siguientes, señala una serie de normas y disposiciones para los casos de daños a --

personas o bienes materiales, e indica la forma de proceder en ciertas circunstancias como es, por ejemplo, cuando se causan daños a terceros en sus personas. Son una serie de normas las que constituyen este reglamento, las que se refieren en forma somera sobre la reparación del daño.

Otro ordenamiento como es el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, contiene normas relativas a la clasificación, equipo, registro y circulación de vehículo, licencia y permisos, sanciones y otras, que poca importancia tienen para el desarrollo de este trabajo.

Dentro de las normas que interesan para este estudio son las que se refieren al aumento de seguridad física y patrimonial de los usuarios de vías públicas. Encontrándose que en su artículo 7o., obliga, para la inscripción de un vehículo, a tener una póliza de seguro sobre vehículos que cubra, al menos, la responsabilidad civil por accidentes.

Este Reglamento, al igual que el de Tránsito en Carreteras Federales, tiene un capítulo destinado a regular los accidentes de tránsito a partir de su artículo 197, el cual también determina que en caso de accidente, cuando resulten personas lesionadas o fallecidas, se debe permanecer en el lugar del accidente, prestar asistencia al lesionado y dar aviso a la autoridad competente; en caso necesario, trasladar a la víctima a donde le puedan dar atención médica.

ca; tomar las medidas necesarias para evitar otro accidente. En el caso de que sólo existan daños materiales en propiedad ajena, los interesados podrán llegar a un arreglo sin necesidad de que intervenga la autoridad; si no hay arreglo, el Juez Calificador los conciliará y por el contrario se le dará vista al Agente del Ministerio Público. Cuando existan daños a la Nación, debe darse aviso a las autoridades competentes.

C) Sujetos en Aptitud de Demandar la Reparación de Daño.

Como hemos visto a lo largo de este capítulo, el principal sujeto que puede demandar la reparación del daño es la víctima u ofendido, tal como lo establecen los artículos 1913, 1915 y 1916 del Código Civil para el Distrito Federal vigente.

El artículo 1915 de dicho ordenamiento faculta, en caso de fallecimiento de la víctima, a los herederos de la misma para recibir la indemnización correspondiente, rigiéndose por lo que señala la Ley Federal del Trabajo en materia de indemnización.

Por su parte la Ley Federal del Trabajo, en su artículo 501, manifiesta que tienen derecho a recibir la indemnización por causa de muerte de la víctima:

1) La viuda o el viudo, si hubiera dependido económicamente de la víctima y que tenga una incapacidad de 50% o más.

2) Los hijos menores de 16 años y los mayores de esta edad, - si tienen una incapacidad de 50% o más.

3) Los ascendientes que dependían económicamente de la víctima.

4) En el caso de que no exista cónyuge supérstite, el derecho de recibir la indemnización lo tendrán la persona con quien la víctima vivió como si fuera su cónyuge durante los cinco años que precedieron inmediatamente a su muerte, o con la que procreó hijos, -- siempre y cuando ambas partes hubiesen permanecido libres de matrimonio durante el concubinato.

En el supuesto de que la víctima no contase con cónyuge supérstite, hijo o ascendientes, las personas que dependían económicamente de la misma concurrirán con la concubina o concuninario en la -- proporción en que cada una dependía de ella.

CAPITULO IV

CAPITULO IV

PROPUESTA PARA LA CREACION DEL SEGURO OBLIGATORIO
PARA QUIENES CONDUZCAN VEHICULOS DE MOTOR

Hasta hace algún tiempo, la República Mexicana no había sentido la imperiosa necesidad de implantar un seguro obligatorio para quienes conducen vehículos de motor debido a que la cantidad de --- estos últimos y su peligrosidad no eran tan problemáticas como hoy en día. Pero es un hecho que en los últimos años el número de unidades se ha incrementado en forma alarmante y con el avance de la tecnología moderna han llegado a desarrollar velocidades muy superiores a las permitidas en una ciudad tan densamente poblada como la nuestra; al mismo tiempo la cantidad de conductores también se ha elevado, muchos de los cuales por irresponsabilidad, inexperiencia u otras causas, han ocasionado multitud de accidentes, con lo que lógicamente aumentan las víctimas de los mismos.

En algunos países, la situación antes descrita ha sido motivo de preocupación, por lo que los expertos en esa materia se han abocado a la tarea de buscar diversas soluciones al problema, considerando entre las más idóneas la de implantar un seguro obligatorio. Ejemplos de estas naciones, encontramos a Francia, Suiza, España, Italia, Alemania, Brasil y Costa Rica, algunos de los cuales hablaremos más adelante.

En lo que respecta a nuestro país, han sido varios los inten--

tos realizados con el fin de proteger a los ciudadanos que han sido víctimas de los riesgos causados por el uso de vehículos de motor.

El primer intento lo encontramos en el año de 1934, como consecuencia de lo que establece el artículo 31 del Código Penal vigente, que en su segundo párrafo señala: "Para los casos de reparación del daño causado con motivo de delitos por imprudencia, el Ejecutivo de la Unión reglamentará, sin perjuicio de la resolución que se dicte por la autoridad judicial, la forma en que, administrativamente, -- deba garantizarse mediante seguro especial dicha reparación".

El reglamento a que alude este artículo fue publicado el 29 de agosto de 1934; disponía, en su artículo 1o., que 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 su artículo 4o., el mencionado reglamento establecía una tabla de indemnizaciones que abarcaba desde la pérdida de la vida --- (\$2,000.00 de indemnización) hasta la pérdida de los dedos de la mano (\$500.00 de indemnización). Se debía presentar toda demanda -- ante una junta administrativa, creada para resolver sobre la presencia de las demandas de reparación de daños (Artículos 9o. y 10o.).- Las primas eran cubiertas por los propietarios de los vehículos (artículo 14). La vigencia de este reglamento quedó suspendida por -- Decreto de fecha 27 de octubre del mismo año, por haber sido objeto

do de inconstitucional por algunas personas y organizaciones, lo -- que originó el aplazamiento de la vigencia de este ordenamiento -- con el fin de que el Ejecutivo procediera a estudiar las objeciones manifestadas, y formular las modificaciones esenciales requeridas - para la eficacia de aquél.

Sin embargo, el gobierno de México preocupado por la repara--- ción del daño a que tienen derecho las víctimas de los mecanismos - peligrosos y, viendo la necesidad y los perjuicios que resultarían a dichas víctimas de los accidentes originados por el uso del servi- cio público federal de transporte de pasajeros, decidieron estable- cer la obligación de todos los concesionarios o permisionarios de - este servicio para proteger a los viajeros y sus pertenencias.

Esta obligación se encuentra señalada en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, cuyo texto es el siguiente:

"Los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de - transporte de pasajeros en las vías generales de comunicación, es- tán obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias, de los riesgos que pueden 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 propiedad o posesión, que se registren desde que aborde hasta que descienda - del 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, quien vigilará que se cubran los riesgos dañosos relativos".

Como vemos, esta disposición deja abierta la posibilidad de -- que se asegure al viajero; de ser así, este seguro tendría que ser nominativo como lo señala el artículo 154 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, quedando a cargo del usuario la prima, es decir:

"El monto de la prima del seguro o la cantidad que deba destinarse a la constitución del fondo de garantía según el caso, quedarán comprendidas dentro del importe de las tarifas de transporte".- (Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación).

En cuanto a la indemnización por pérdida de la vida del pasajero, se ha fijado una cantidad mínima equivalente a setecientos treinta veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal, cantidad que se encuentra señalada en la tabla de la Ley Reglamentaria del apartado A del Artículo 123 Constitucional.

La mencionada indemnización, reza el artículo en comento: --- "...se pagará a sus herederos legales", por lo que sugerimos debe suprimirse desde el momento en que significaría la obligación pre-

via de acudir a la jurisdicción en busca de esa declaratoria, lo -- que coloca en desventaja al afectado, ya que perdería tiempo y erogaría gastos que posiblemente con dicha indemnización no alcanza--- rían a cubrirse quedando de hecho nula la misma, debiendo substi--- tuirse por la sola demostración del derecho que asista al afectado, ya sea como familiar, en cualquier grado según el orden que estable ce el Código Civil.

El artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación -- que comentamos, señala con relación a la indemnización por concepto de lesiones a que tiene derecho el pasajero, la obligación que el - concesionario del servicio tiene de cubrir totalmente los gastos -- que se originen por la asistencia médica, estableciendo el propio - artículo que dichos gastos no podrán exceder del monto de la indem- nización correspondiente por causa de muerte, lo que en la actuali- dad podría resultar contraproducente para la víctima, toda vez que, en ocasiones resulta más económico cubrir una indemnización por cau- sa de muerte que la adquisición de una prótesis conjuntamente con - los gastos de hospitalización y terapia. Al leer este artículo nos damos cuenta que la Ley se contradice al manifestar lo siguiente:

"La indemnización por concepto de lesiones a que tienen derecho los viajeros, deberá cubrir TOTALMENTE LOS PAGOS QUE SE ORIGINEN", - lo que significa que se pagará hasta el último centavo de los gas- tos necesarios efectuados por la víctima en razón al accidente su- frido. Por otro lado al final del mismo párrafo reza: "...pero no-

podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por --- muerte", es decir la protección mínima es de setecientas treinta - veces el salario mínimo vigente en el Distrito Federal, pero no es tablece la indemnización máxima que debería ser la que corresponda al pago total de gastos a que alude el párrafo anterior.

En su párrafo séptimo de este artículo, la ley se muestra benevolente al establecer que:

"Mientras dura 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".

En caso de incapacidad permanente, se concede al accidentado - como pago de rehabilitación, la indemnización correspondiente en - caso de muerte.

En su penúltimo párrafo manifiesta que: "Los transportistas - que incumplan la obligación de proteger a los viajeros, indepen--- dientemente de las sanciones a que se hicieran acreedores por esta omisión, deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en los términos establecidos en este precepto", lo que traduce en impositiva la obligación de indemnizar al pasajero.

Un intento más por implantar un seguro obligatorio para los -- operadores de vehículos de motor, lo tenemos en el Reglamento de -- Tránsito del Distrito Federal vigente, el que dispone en su artículo 7o. fracción IV, lo siguiente: "Los propietarios de vehículos su jetos a registro, deberán presentar solicitud por escrito, ante las correspondientes oficinas de la Dirección General de Policía y Tránsito, (hoy Secretaría General de Protección y Vialidad), la que con tendrá su nombre y domicilio, la descripción del vehículo (marca, - modelo, modalidades, número de serie y número de motor), la manifes tación 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 reque rida por la autoridad para determinar si puede ser inscrito".

"Con dicha solicitud deberán presentarse los siguientes documen tos:

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".

Se denota claramente la preocupación que tienen las autoridades en materia de tránsito del Distrito Federal de que las víctimas que hayan sido dañadas por un vehículo no queden desamparadas ante la insolvencia del causante del daño, por lo que la intención es --

que la responsabilidad de todo conductor de un vehículo de motor -- quede garantizada por una póliza de seguro.

Ahora bien, todo vehículo está inscrito, como se demuestra con placas y tarjeta de circulación, la incógnita está en saber porqué la oficina encargada de ese registro omite hacer cumplir a los soli ci tan tes con esa obligación.

Por nuestra parte, consideramos que la causa del incumplimiento de esta obligación se encuentra en el apremio y falta de estudio con el que se emitió el citado Reglamento, debido a que en lugar de determinar las bases características del seguro haciéndolo obligatorio de inmediato, se limita a que en un futuro, lejano quizá, una Comisión Consultiva de Tránsito y Transportes, proponga al Jefe del Departamento del Distrito Federal las características del seguro; - ésto lo determina el artículo Cuarto Transitorio, que dispone: "La Comisión Consultiva del Distrito Federal, propondrá al C. Jefe del Departamento del Distrito Federal, entre otras cuestiones de su competencia, programas complementarios para la extensión de la educación vial, para el fomento de la solidaridad de los habitantes de la ciudad, en la observancia de las disposiciones de tránsito, de las medidas de seguridad para peatones que se han fijado, así como las características propias del seguro a que se refiere el artículo 7o. de este Reglamento".

A) El Seguro Obligatorio de vehículos de motor en otros países.

Son varios los países que se han preocupado de que las víctimas de los accidentes provocados por circulación automovilística -- tengan su debida y pronta indemnización, motivo por el cual se ha optado por considerar como la mejor manera de garantizar la reparación de esos daños estableciendo la obligación de tener un seguro - que los cubra. Como ejemplos de estos países tenemos a:

a) Estados Unidos de América.

En lo que respecta a Estados Unidos de Norteamérica, presentan características muy especiales en la materia, dado que primeramente no existe una ley de carácter nacional que obligue a tener un seguro que cubra la responsabilidad por uso de vehículos de motor; cada Estado utiliza su propio sistema para proteger a las víctimas de -- estos accidentes, y tan sólo hacer mención a las distintas formas - que cada Estado tiene para proteger a sus víctimas nos llevaría un estudio extenso, y en última instancia, es poco el provecho que podríamos obtener, ya que las circunstancias de ese país, de sistema-jurídico tan distinto al nuestro en los órdenes económico, político, social y cultural, han permitido que la mayoría de los usuarios de-automóviles tengan un seguro que garantice los daños que puedan cau-sar, y si existen algunas leyes que obliguen a garantizarlas, son - de características muy especiales que poco aportarían a lo que se - pretende en este trabajo. No es lo mismo con países como Francia y

España, cuyos regímenes jurídicos guardan semejanzas importantes -- con el nuestro, basado en leyes escritas.

b) Francia.

En este país no existe una legislación expresa que regule la responsabilidad civil automovilística, sin que por interpretación extensiva de los artículos 1382 y 1384 del Código Civil se ha llegado a caer en jurisprudencia en la que se basan las características de la institución. A continuación transcribimos los mencionados artículos:

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.- "Cada uno es responsable 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".

Esta última frase es el principio generador de toda la teoría francesa sobre nuestra materia, en razón de que la jurisprudencia -

francesa estableció una presunción de responsabilidad para el automovilista, salvo prueba en contrario, la que puede consistir solamente en caso de culpa de la víctima, de un tercero o de la fuerza mayor.

Esta presunción se creó a fines del siglo pasado luego del desarrollo de la industria, y de ese modo nació la teoría del riesgo creado, según la cual uno está obligado a reparar los hechos dañosos producidos por una actividad que se ejerce en su interés y bajo su control; la responsabilidad sería la contrapartida del provecho o placer que uno obtiene de una cosa. La jurisprudencia aseguró -- más el principio del artículo 1384 al decir que "quien tiene el auto tiene una cosa sometida a la necesidad de una guarda". Así quedó plasmado el principio de una sentencia de la Corte de Casación del 13 de febrero de 1930 (AFFAIRE LANDHEUR C/STE. "AUX GALERIES BELFOR TAISES") la que en su parte conducente dice:

"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 un daño, el contenido del artículo 1384 une la responsabilidad a la guarda de la cosa misma". Establecido este principio, se presume responsable al conductor de un vehículo que ha causado un accidente, y será entonces obligado a repararlo, a menos que pruebe que el accidente fue debido a la fuerza mayor, a la falta de la víctima

o a la de un tercero. Por lo regular la presunción de responsabilidad no cederá sino ante la prueba de una causa extraña independiente de la cosa en sí misma o de su guardián. La terminología actual no se refiere más a la presunción, sino que utiliza la expresión --responsabilidad de pleno derecho que pesa sobre el guardián.

No obstante haberse encontrado la solución apuntada para resolver desde el punto de vista legal las cuestiones planteadas, ocurrieron muchos accidentes en los cuales por alguna razón la víctima quedaba sin indemnización. En tal virtud, y a pesar de que ya se practicaba el seguro voluntario del automóvil, las compañías de seguros, conscientes de la situación que se agravaba por el número de víctimas cada vez mayor que permanecían sin indemnización, y teniendo una intervención del Estado, crearon el 31 de diciembre de 1951 un Fondo de Garantía para las víctimas de la circulación, el cual nació con la apariencia de un organismo privado con carácter de interés público, y que, administrado por representantes de las compañías privadas, se encargaba a su entera discreción de indemnizar a las víctimas de los accidentes de la circulación, sólo por las lesiones corporales, cuando el autor responsable era desconocido, insolvente o no asegurado.

Sin duda alguna éste fue el primer paso que condujo al legislador a tratar de encontrar una solución obligatoria, y así se instituyó el seguro obligatorio por ley del 27 de febrero de 1958, de la cual destacamos los siguientes puntos:

- Se aplica a todos los vehículos motorizados, cualquiera que sea su naturaleza, el número de ruedas y el modo de utilización.

- El seguro obligatorio rige para todos los riesgos de accidentes sufridos por terceros, sean corporales o materiales.

- El asegurado está obligado a justificar, ante cualquier solicitud de las autoridades de policía, la suscripción de contrato de seguro.

- El legislador francés ha previsto un cierto número de garantías mínimas que no es posible reducir o excluir, pero sí aumentar con cláusulas más liberales.

- 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 rehusos, fija la prima bajo la cual el asegurador está en la obligación de cubrir el riesgo.

- Se contienen disposiciones particulares para organizar la observancia de tales disposiciones por parte de los usuarios de vehículos extranjeros que transiten en Francia.

- No es requisito previo para la expedición del permiso de circulación la presentación del comprobante de seguro, pero es obligatorio.

rio tener uno cada vez que la policía lo requiera, de lo contrario se impondrá una sanción, conforme lo establece 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 cien a cinco mil francos en provecho del Fondo de Garantía.

El 5 de enero de 1959 se dictó el Reglamento de Administración para la aplicación de la Ley del Seguro Obligatorio, del cual se comentan brevemente los puntos más importantes para este estudio.

Los contratos de seguro previstos en la Ley del 27 de febrero de 1958 deben cubrir la responsabilidad civil del suscriptor del contrato, del propietario del vehículo o de toda persona que tenga con su autorización la guarda o la conducción del vehículo.

La cobertura del seguro se extiende 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 autorización guarda o conduce el vehículo, así como al cónyuge, y a los descendientes o ascendientes de las personas antes mencionadas, o los representantes legales de las personas morales propietarias del vehículo de los asegurados durante el servicio. Se excluyen al igual los daños a inmuebles, muebles o animales del asegurado o conductor o a los que hayan sido arrendados o confiados y los que sean transportados en el vehículo.

En cualquier caso en que el asegurador intente invocar la nulidad del contrato, su suspensión o la suspensión de la garantía, una ausencia del seguro o un seguro parcial oponible a la víctima o a sus derechohabientes, debe, por carta con acuse de recibo, dar aviso de inmediato al Fondo de Garantía para las Víctimas de la Circulación.

En relación al Fondo de Garantía en Francia, este nació con carácter de institución privada, con una función más o menos de beneficencia, pero como consecuencia de la promulgación de la Ley del Seguro Obligatorio del 7 de enero de 1959 se le dio obligatoriedad, al quedar incluido dentro de las ordenanzas que reglamentan a dicha institución.

El Fondo de Garantía se encarga, en caso de que el responsable de los daños permanezca desconocido, o se declare parcial o totalmente insolvente, así como eventualmente su asegurador, de pagar -- las indemnizaciones concedidas a las víctimas de accidentes que causen daños corporales o materiales (estos últimos incluidos en 1966) 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, excluidos los trenes y tranvías.

Las indemnizaciones deben declararse en una decisión judicial-ejecutoria, o de una transacción que haya tenido la aprobación del Fondo.

Se encuentra dotado de personalidad civil y agrupa obligatoriamente a todos los aseguradores que operen el ramo de automóviles.

El Fondo de Garantía se encuentra supeditado a los derechos -- que posee el acreedor a la indemnización, contra la persona responsable del accidente o su asegurador.

Las personas excluidas del Fondo son las siguientes:

- El propietario (fuera del caso en que el vehículo sea robado), el conductor y de una manera general toda persona que tenga la guarda del vehículo al momento del accidente.

- Cuando son transportados en el vehículo, el cónyuge, los ascendientes y descendientes de las personas mencionadas en el punto anterior, así como los representantes legales de la persona moral propietaria del vehículo. Cuando el vehículo ha sido robado, están -- igualmente excluidos los cómplices y de una manera general todas -- las personas transportadas, si no pueden justificar su buena fe.

En caso de que el asegurador se negase a pagar alguna indemnización por cualquier motivo, se encuentra obligado a notificar la -- negativa y sus causas al Fondo de Garantía.

Cuando el seguro no alcance a cubrir el monto de la indemnización, el excedente quedará a cargo del Fondo.

El régimen financiero del fondo está compuesto por:

- La contribución de las sociedades de seguros, proporcionalmente a las primas o cotizaciones cobradas por el aseguramiento de vehículos automotores. La ley marca el 12% máximo, pero se ha fijado el 10% a la fecha.

- Contribuciones de los asegurados. En la actualidad es el 2% de la prima que paguen por el seguro.

- El 15% de los ingresos del seguro fronterizo.

- Recuperaciones y realizaciones de valores muebles o inmuebles.

Para complementar lo asentado en las líneas anteriores haremos mención de las modificaciones que se han introducido, partiendo de las efectuadas el 30 de noviembre de 1966, que se refieren a la inclusión de los daños materiales y la reglamentación en los casos de insolvencia del asegurador.

A efecto de indemnizar el daño material a cargo del seguro se requiere: que el accidente haya sido causado por un autor identificado, limitándose a los daños o efectos personales de la víctima; - no se incluyen objetos preciosos, dinero, valores, muebles, etc.

En caso de insolvencia del asegurador, el Fondo toma a su car-

go, por cuenta de éste, la liquidación de los daños que por concepto de seguro obligatorio son debidos por el asegurador. Se establecen una serie de procedimientos y requisitos por los cuales el Fondo entra en esta función.

Se excluyen del pago de las indemnizaciones los casos de colisión de vehículos cuando hay responsabilidad solidaria de los conductores, así como también el caso de los autores de accidentes voluntarios. 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 dentro de los obligados a tomar el seguro; que el accidente dé origen a un derecho de reparación; que el autor del accidente sea desconocido o si es conocido, él o su asegurador sean total o parcialmente insolventes.

"El derecho de llamar al Fondo a juicio está limitado, pues no existe acción directa de la víctima, y sólo en los casos que la ley establece puede ser llamado a juicio. Sin embargo, el Fondo puede intervenir en todo juicio donde sea susceptible de ser obligado a indemnizar, mas esto no implica ninguna responsabilidad ni conjunta ni subsidiaria con el responsable; es considerado como auxiliar de la administración de justicia".⁽¹⁾

(1) Romero Salas, Jesús, Responsabilidad Civil Automóvil y Régimen de Seguro en Europa Occidental, México.

c) España.

La fuente de la responsabilidad civil por el uso de automóvil, la encontramos en una ley especial dictada el 24 de diciembre de -- 1962 a la que se le dio el nombre de Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, la cual fue fundamentada sobre los principios 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".(2)

El conductor queda relevado de la obligación de reparar el daño cuando pruebe que el hecho fue debido a culpa o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se consideran como casos de fuerza mayor - los defectos del vehículo ni la rotura o falla de algunas de sus -- piezas mecánicas.

Se establece que toda persona que sea propietaria de un vehículo de motor está obligada a suscribir una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil derivada del uso de ese vehículo, y se impide circular por el territorio español a aquellos vehículos que carezcan de este seguro: cuando el conductor del vehículo sea requerido para justificar la existencia del seguro y no lo haga, el vehículo será retirado de la circulación y depositado, a cargo del asegu-

(2) Romero Salas, Jesús, Op.Cit. pág.125

rado, en el lugar que la autoridad fije, además de las sanciones pe
cuniarias correspondientes.

Por Decreto número 1199, del 6 de mayo de 1965, quedó limitada la obligación del seguro solamente a los daños a las personas: "Las consecuencias de la ley por cuanto al seguro obligatorio, se aplican exclusivamente a los daños a las personas, reservándose para un momento posterior su efectividad en cuanto a la reparación de los daños producidos en las cosas".⁽³⁾ Hasta la fecha no se ha incluido.

Se establece que el seguro cubrirá la reparación de los daños -- corporales causados a todo perjudicado por hechos de circulación, -- excepto al conductor del vehículo objeto del certificado, al propietario, o en su caso, al tomador del seguro y a los ascendientes, -- descendientes o cónyuge de cualquiera de ellos.

Se impone en esta ley, como innovación, la acción directa del perjudicado contra el asegurador hasta por el límite del seguro, y quedan a salvo los derechos para ejercitarlos contra el responsable, por el excedente.

Las acciones que se desprenden de estas situaciones tienen un término de prescripción de un año.

(3) Romero Salas, Jesús, Op.Cit., pág.125

El asegurador, hasta el límite del seguro, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños y perjuicios sufridos. Únicamente quedará exento de esta obligación cuando el hecho no da lugar a la existencia de responsabilidad, pero en ningún caso podrá oponer al perjudicado o a sus derechohabientes las excepciones que le asistan contra el asegurado o contra un tercero.

Ya efectuado el pago, podrá repetir contra:

- el tercero causante del daño,
- el asegurado por causa derivada del contrato de seguro,
- en cualquier otro supuesto en el que proceda conforme a la ley.

La obligación de asegurar, dentro de su aspecto cuantitativo, se regula de la siguiente manera:

- Total asistencia médica y hospitalaria en centro reconocido por el Fondo de Garantía, o hasta por 40,000 pesetas si la víctima es atendida en un establecimiento diferente;

- Pensión de asistencia personal y familiar según criterio del juez, con un límite máximo de 300 pesetas diarias;

- Incapacidad permanente, hasta 300,000 pesetas; se fijará por el juez de acuerdo a su naturaleza;

- Gran invalidez o muerte, 400,000 pesetas.

De igual forma que en Francia y otros países europeos, España tiene su Fondo de Garantía de Riesgos de Circulación. Sus características son:

En el Ministerio de Hacienda y como servicio dependiente de la Dirección General de Seguros, se creó un 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, aquél que esté asegurado, y en general, cuando no se produzca la asistencia o indemnización por los medios previstos.

El Fondo cubre también el exceso de indemnización sobre el límite de cobertura que sea a cargo del asegurador, en el caso de un hecho de la circulación del que hubieran resultado daños corporales a varias víctimas.

El Fondo de Garantía toma a su cargo el cumplimiento de las -- obligaciones de los aseguradores cuando éstos se encuentren en --- situación de disolución forzosa, suspensión de pagos o quiebra.

Entre otras actividades también le corresponde la elaboración-

de tarifas, la atención de reclamaciones que para la aplicación de las leyes respectivas se formulen, y pondrá a disposición de aseguradores y asegurados peritos en la materia para los problemas de -- determinación de los daños.

Los recursos económicos del Fondo se obtienen de las siguientes fuentes:

- Las primas que obtenga por asumir los riesgos no aceptados por las entidades aseguradoras;
- Las percepciones por razón de cubrir la Responsabilidad Civil del Estado o Corporaciones Locales;
- Derechos devengados conforme a las tarifas oficiales establecidas, por la actuación de sus peritos;
- La participación del 3% de las primas que recauden los aseguradores del ramo;
- Los productos y ventas de su patrimonio y los que por cualquier otro título pueda obtener;
- Las consignaciones que se fijen en los presupuestos generales del Estado.

"En los casos de pagos hechos por el Fondo, éste podrá repetir en contra de las personas que se mencionaron al hablar del derecho de repetición que asiste al asegurador, así como también lo podrá hacer contra este último en los casos que así proceda".⁽⁴⁾

d) Costa Rica.

Entre las leyes que se han formulado con objeto de establecer un seguro obligatorio para los vehículos de motor, tenemos la de -- Costa Rica, conocida como Ley de Tránsito, del 13 de septiembre de 1976, que en sus artículos 42 y 69 establece dicho seguro obligatorio.

Esta ley regula lo referente al tránsito de vehículos, e impone el seguro obligatorio para todo vehículo automotor terrestre que circule por el país, tanto de nacionales como de individuos en tránsito o turistas, so pena de inmovilización del vehículo, y sólo se excluyen aquellos vehículos que operan sobre rieles y los que por su naturaleza no están destinados a ser usados en las vías públicas.

El seguro cubre la responsabilidad civil proveniente de la lesión o muerte de cualquier ser humano, como consecuencia directa de la propiedad, mantenimiento, operación o uso de un vehículo o vehículos automotores, dentro del territorio nacional, y en ningún caso

(4) Romero Salas, Jesús, Op.Cit. pág. 147.

podrá ser su límite inferior a veintinueve mil colones por persona y sesenta mil colones por accidente. El faltante de la indemnización podrá ser reclamada por la vía correspondiente, a quien tenga la obligación de pagar.

Se establece que el seguro obligatorio para vehículos automotores no cubre las indemnizaciones amparadas por las disposiciones legales sobre riesgos profesionales, las cuales se satisfecerán por separado. Cuando un asegurado de la Caja Costarricense de Seguro Social resultare lesionado, como consecuencia de un accidente de tránsito, el Instituto Nacional de Seguros deberá pagar a la Caja el costo real de las prestaciones de salud que dicha institución otorgue al perjudicado. Cuando corresponda, y de acuerdo con los términos de la responsabilidad y de la respectiva póliza del seguro obligatorio para vehículos automotores, el Instituto Nacional pagará a la víctima la indemnización del caso, como complemento a la prestación otorgado por la Caja Costarricense de Seguro Social.

Los beneficios de esta ley se otorgan también en casos de lesión o muerte del conductor o propietario y demás ocupantes del vehículo.

La administración del seguro obligatorio está a cargo del Instituto Nacional de Seguros, el cual tendrá facultad para calcular y establecer las tarifas según su propia experiencia, y no deberán reportar ganancias al Instituto. Dentro de su póliza de prevención -

de accidentes, se establece un descuento para las pólizas de seguro obligatorio de los vehículos que no hayan sido responsables de accidentes cuyo monto lo cargará a las pólizas que sí hayan sido responsables judicialmente de accidentes, entendiéndose que entre mayor sea el número de éstos, mayor será el monto de la póliza que deban pagar esos vehículos.

Se obliga a todos los propietarios de vehículos a suscribir y tener en vigencia una póliza de seguro para vehículos automotores; no se extiende ninguna licencia de circulación ni de prueba, sin -- que el propietario haya suscrito la póliza, y se haga la anotación respectiva en la licencia.

Se faculta al Instituto mencionado para clasificar los distintos tipos de riesgos.

Se prohíbe al Registro de Automóviles inscribir algún vehículo o su cambio de propietario si no se comprueba previamente la existencia de la póliza de seguro vigente.

Cuando la póliza esté al descubierto por falta de pago, el Instituto Nacional de Seguros dará aviso a la Dirección General de --- Tránsito para que proceda a retirar de la circulación el vehículo.

La vigencia mínima de la póliza es de un año.

Sin perjuicio de retiro de las placas de circulación del vehículo y del decomiso provisional de éste, la infracción de las disposiciones del capítulo relativo al seguro obligatorio, será penada con una multa de trescientos a seiscientos colones.

En caso de que un vehículo no asegurado cause un daño, la víctima o sus derechohabientes intentarán la acción correspondiente -- ante los tribunales competentes, como si se tratara de un riesgo -- profesional con el apremio y la gratitud e impulso de oficio, -- por tratarse de una materia de previsión social.

Esta ley adopta la teoría del riesgo creado, al determinar que se indemnizará, haya o no culpa del conductor.

Las indemnizaciones se hacen directamente a la víctima y, en caso de muerte, a sus causahabientes con derecho a ser alimentados, según el Código de Trabajo.

Si la obligación de indemnizar excediere de la suma asegurada, se descuenta el pago hecho por el seguro; queda a cargo del responsable el excedente.

Para el pago de las indemnizaciones por incapacidades, se utilizan las tablas de riesgos profesionales, tomando como base el salario que percibía el lesionado, siempre que no fuese inferior al mínimo, y si no percibe salario, la indemnización se tendrá como ba

se lo que disponga un juzgado del trabajo, previo juicio.

Existe además en este país, el Reglamento para el Pago de las Indemnizaciones provenientes del Régimen de Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores, el cual, entre otras disposiciones, señala que la indemnización por muerte será de treinta y cinco mil colones por víctima, los que serán pagados con prioridad al cónyuge superviviente o hijos menores e inhábiles, después de los ascendientes o descendientes con derecho a alimentos y por último a los demás familiares incapacitados; a falta de éstos, o si existiese un remanente, tendrán derecho a la indemnización la concubina y los hijos naturales, no reconocidos, si comprueban tal relación familiar.

Para gastos funerales se adelanta a los parientes hasta la cantidad de dos mil colones.

Las indemnizaciones por incapacidad parcial permanente o total permanente se calcularán con base en tablas actuariales y procedimientos adoptados por el Instituto Nacional de Seguros para el cálculo de conmutaciones por Riesgos Profesionales.

"En caso de un accidente en que participen varios vehículos, el límite máximo del seguro obligatorio por persona es de treinta y cinco mil colones y el límite máximo por accidente se fija multiplicando el número de vehículos accidentados por el límite por accidente fijado para cada póliza".

B) El Funcionamiento del Seguro Obligatorio en nuestro país.

La idea de implantar un seguro que cubra la responsabilidad civil en que incurra una persona por el uso de un vehículo de motor y que sea obligatorio en todo nuestro país, es ya una necesidad imperiosa debido al desarrollo económico de los últimos tiempos, a la tecnología avanzada de los medios de locomoción, al aumento tan acelerado de automóviles, camiones, etc. que ha registrado la República Mexicana y especialmente nuestra ciudad, dando como consecuencia inmediata, el incremento correlativo del número de accidentes, mismos que generan desequilibrios socio-económicos con una dolorosa secuela de pérdida de vidas, familias en desamparo, incapacidad física de personas y daños materiales de gran cuantía, que en muchas de las ocasiones no llegan a tener su debida reparación por la falta de civismo de los causantes del daño o por su estado de insolvencia. Por tales motivos, los beneficios que se obtendrían con la obligatoriedad del seguro serían muy grandes, ya que toda persona dañada, todas esas familias que diariamente leemos en los periódicos que han quedado en el desamparo por la muerte o incapacidad del jefe de familia por haber sido atropellado por un vehículo, tendrían su reparación, si no perfecta, ya que es imposible la reposición de la vida, por lo menos consistente en un alivio económico; lo mismo ocurriría en los casos de los bienes, eventualmente valiosos que pueden afectarse por un accidente causado por el instrumento peligroso, pero tan necesario, como es el automóvil.

En este apartado del presente capítulo, propongo algunas bases y características que podría tener el seguro obligatorio, en el supuesto de que las autoridades de nuestro país decidieran implantarlo.

a) Personas sujetas al seguro y coberturas.

De igual manera que en los demás seguros de daños, los elementos personales de este seguro serán el asegurador y el asegurado.

El asegurador sería representado por las sociedades anónimas - previamente autorizadas para operar el ramo de automóviles, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley General de Instituciones de Seguros.

En virtud de la obligatoriedad de este seguro, se crearía un - derecho para ser asegurado.

Ahora bien, en el caso de que alguna compañía de seguros no -- quisiera asegurar a determinada persona por considerarla como un -- mal riesgo, la solución sería a través del Fondo de Garantía, el cual asumiría el riesgo repartiéndolo entre todos los asegurados que operan en este ramo.

Los obligados a tomar este seguro serían los propietarios del

vehículo de motor o las personas que tengan el uso, goce o disfrute del mismo.

Con el propósito de que en realidad fuese efectivo este seguro, todo vehículo de motor que circule por el suelo deberá encontrarse amparado por un seguro, sea automóvil de alquiler, particular, oficial, o de turistas, camión de carga o pasajeros, motocicleta, etc.

Los beneficiados con este seguro sería la sociedad en general, desde el momento en que toda persona que fuera dañada por el vehículo de motor se le repararía el daño sufrido y en caso de muerte, -- sus derechohabientes serían los beneficiados.

La víctima tendría acción directa contra el asegurador para reclamar el pago de la indemnización a que tiene derecho. Cabe aclarar que esta acción directa ya se encuentra contemplada en el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro y tiene por objeto - la expedita reparación del daño.

La cobertura que podría ofrecer este seguro podemos dividirla en dos partes: una que cubriría el daño a las personas y otra el daño a bienes de terceros. Es decir se cubriría la responsabilidad civil por daños a terceros en sus personas o bienes cuyas indemnizaciones ascenderían a las cantidades establecidas por los Códigos Civiles aplicables, según el lugar donde se produzca el daño: se determinaría un límite máximo por el que respondiera la compañía ase-

guradora, para una o más personas.

Se cubriría la indemnización por muerte a la que está obligado el asegurado, así como las incapacidades que sufra la víctima y los gastos médicos, hospitalarios, quirúrgicos y similares, hasta el límite máximo que para tal efecto se establezca.

b) Obligaciones de las partes.

Del asegurado:

- Pagar la prima.
- Mantener el vehículo en buen estado de conservación y mantenimiento.
- No dar al vehículo un uso distinto al declarado.
- Dar aviso en caso de cambio de propietario.
- Aportar un porcentaje sobre las primas como contribución al Fondo de Garantía.
- Dar aviso por escrito y remitir a la compañía inmediatamente que la reciba, toda correspondencia, demanda, reclamación, orden judicial, requerimiento o citatorio; acudir a todas las diligencias administrativas o judiciales para las que sea citado por la autoridad competente con motivo del hecho que haya dado lugar a presentar alguna reclamación amparada por la póliza o relacionada con la misma.
- En caso de siniestro, el asegurado deberá dar aviso por --

escrito a la compañía aseguradora tan pronto como tenga conocimiento del hecho, anexando las actuaciones judiciales o actas de autoridades, comprobantes de gastos médicos o actas de defunción. La falta oportuna de este aviso daría lugar a que la indemnización sea reducida a la cantidad que hubiera importado el siniestro, si la compañía hubiere tenido pronto aviso sobre el mismo, y estará a cargo del asegurado dicha cantidad.

- No comprometerse por reconocimiento de adeudos, transacciones o cualesquier otros actos jurídicos de naturaleza semejante, -- hechos o concertados sin el conocimiento de la aseguradora.

- Toda indemnización que la aseguradora pague en caso de siniestro, obligará al asegurado a tener cubierta la prima correspondiente para reintegrar la suma máxima asegurada.

El asegurador:

- 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 efectuarse dentro de los treinta días de recibida toda la documentación y exista la obligación de indemnización por parte del asegurado.

- Emitir al asegurado una póliza o tarjeta donde consten las

especificaciones del contrato de seguro.

- Aportar una cantidad para la creación del Fondo de Garantía.

- Retener un tanto por ciento adicional sobre las primas pagadas por el asegurado como contribuciones de éstos al Fondo de Garantía.

- Retener el impuesto federal de primas como contribución de la Federación al Fondo de Garantía. Por su parte la Federación en casos catastróficos haría una contribución especial.

Obligaciones del beneficiario:

- Avisar a la aseguradora de los daños que haya sufrido junto con las actuaciones judiciales o actas de autoridad que se hayan formulado con motivo de los daños causados.

- Anexar comprobantes de gastos médicos.

- En caso de muerte, exhibir el acta de defunción.

- Constancias de incapacidades e invalidez con las pruebas médicas.

La compañía aseguradora tendrá la facultad para cerciorarse de la veracidad de cualquier constancia.

c) Las exclusiones.

El objetivo de este trabajo es proponer la implantación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de vehículos de motor, a efecto de que toda víctima que sufra un daño con motivo del tránsito de vehículos obtenga lo más pronto posible la reparación del daño. Por tal razón la garantía de este seguro deberá ser lo más amplia posible, con un número muy reducido de exclusiones; y en caso de ser éstas aplicables, los daños deberán ser indemnizados por el Fondo de Garantía.

Se cubriría la responsabilidad civil del asegurado o de cualquier persona que con su consentimiento haga uso del vehículo, como consecuencia de las lesiones corporales o la muerte de terceras personas que causen con el vehículo.

Se pagaría a la víctima la indemnización a que tenga derecho, conforme a las lesiones o mejor dicho los daños sufridos, hasta su total restablecimiento o hasta agotar la suma asegurada máxima establecida para este tipo de gastos, no sin antes cubrir los gastos de primeros auxilios. En caso de muerte de la víctima, se pagaría a sus dorechohabientes.

Las exclusiones que se proponen, son únicamente para exceptuar a la aseguradora del pago de la indemnización, quedando esta obligación a cargo del Fondo de Garantía, de tal manera que todo individuo (víctima) obtendría la reparación del daño a que tiene derecho, puesto que de otra manera, resultaría injusto e ilógico establecer un seguro obligatorio y que la víctima no fuese indemnizada porque el asegurado haya incumplido alguna de sus obligaciones o se encontrara comprendido dentro de alguna exclusión.

Las exclusiones que operarían en este seguro serían:

- Que el vehículo sea conducido por personas que carezcan de licencia para manejar en el momento de ocasionar el daño. Esto obedece a la prohibición de las leyes de tránsito de conducir un vehículo sin tener el permiso correspondiente de las autoridades, mismas que se encargan de calificar las aptitudes de una persona para poder manejar un vehículo, y si son considerados aptos se concede el permiso. Esta exclusión prevé la situación de que cualquier persona sin tener la debida autorización manejase un vehículo, agravando el riesgo al asegurar a individuos no aptos para conducir un vehículo.

- Dar al vehículo un uso diferente al previamente indicado. Como sabemos existen diversos tipos de vehículos que por el uso a que son destinados, el tiempo que son utilizados, sus características, etc., están expuestos con mayor facilidad a causar un daño.

Hay algunos vehículos que por sus dimensiones, su peso, su carga, llegan a causar más daño que otros, por tal motivo, para emitir un seguro obligatorio, se debe realizar una clasificación de los vehículos de motor, atendiendo al grado de riesgos que se asegura y conforme a ésto cobrar la prima correspondiente para hacer equitativo el costo del seguro, ya que consideramos que no es posible pagar lo mismo respecto de un automóvil particular que de uno de servicio público que esté expuesto a causar un daño durante ocho o más horas, ni tampoco lo mismo sobre un camión que puede causar un mayor daño por su peso, mercancía transportada y medidas, o de un automóvil de competencias de velocidad, que circule por vías públicas.

Por ser el costo del seguro directamente proporcional al uso y características del vehículo, éste debe ser utilizado para el uso que se indique, ya que conforme al mismo se cobrará la prima respectiva.

- Tampoco se cubrirá la responsabilidad del asegurado por daños a personas que dependan civil o económicamente de él, a sus ascendientes, descendientes y cónyuge.

Lo anterior en virtud de que no puede ser una persona deudora y acreedora de sí misma. Es decir en el supuesto de que un padre causare un daño a un hijo suyo, no podría demandarse a sí mismo el pago de daños.

- 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 cubiertos por el Fondo de Garantía.

d) Fondo de Garantía.

Se propone la creación de un organismo que podría denominarse Fondo de Garantía. Esta organización tendría como objetivo el pago de las indemnizaciones a las víctimas por tránsito de vehículos de motor cuando por cualquier motivo, no fuesen cubiertas por el seguro del vehículo que causó el daño. Por lo tanto, el Fondo de Garantía no sería ni una fianza, ni un asegurador, sino una institución basada en un interés de beneficio social.

La realización de este organismo tiene gran importancia, toda vez que sin él no se obtendría la finalidad social que se persigue con la imposición de un seguro obligatorio, que es la que toda víctima que sufra un daño causado por un vehículo de motor, obtenga su debida reparación en el menor tiempo posible.

El Fondo de Garantía intervendría en los siguientes casos:

- En caso de que el vehículo que causó el daño no estuviera asegurado.

- Cuando el vehículo y el conductor sean desconocidos, o el

vehículo haya sido robado.

- Cuando la aseguradora tuviere alguna excepción válida contra el asegurado, previamente determinada en el contrato de seguro.

- En cualquier caso en el que resultare controvertida la obligación de pago a cargo del asegurador, durante el tiempo que resulte necesario para dilucidar a cargo de quién será el pago. Consideramos que de resultar la obligación a cargo del asegurador, éste deberá restituir el 100% al Fondo, más los intereses correspondientes.

- Subsidiariamente al seguro, cuando éste no alcance a cubrir el monto de la indemnización, el excedente sería a cargo del Fondo hasta por un tanto igual a la suma asegurada.

El Fondo de Garantía se subrogaría en los derechos que posee el acreedor a la indemnización del accidente o su asegurado.

En conclusión podemos decir que el Fondo de Garantía sería una Institución a cargo del Estado basada en un interés de beneficio social y que tendría como objetivo el pago de las indemnizaciones a las víctimas que hayan sufrido daños por el tránsito de vehículos de motor, indemnización que por motivo justificado no fuese cubierta por el seguro del vehículo que causó el daño.

e) Régimen Financiero del Fondo de Garantía.

El Fondo de Garantía obtendría sus ingresos de las aportaciones que hagan:

- Las compañías de seguros que tomasen a su cargo riesgos de automóviles, la que puede consistir en un porcentaje del monto de primas recibidas por los seguros suscritos en el ramo de automóviles.

- Los asegurados, cuyas aportaciones podrían calcularse en un 5% de las primas pagadas por cualquier cobertura de seguro contratada, sea obligatoria o no, en el ramo de automóviles.

- Los conductores de vehículos de motor, quienes al adquirir su licencia de manejo o renovarla pagarían una cuota.

- Los responsables del daño causado en concepto de recuperación, para lo cual se les dejaría expedito el derecho a la subrogación.

El Fondo de Garantía, dotado de personalidad jurídica y al estar a cargo del Estado podría ser representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en coordinación con la asociación de todas las compañías de seguros que operen en el ramo de automóviles.

C) Fundamentación Legal del Seguro Obligatorio.

Proponemos la formulación de una ley de carácter federal, es decir, de aplicación en todo nuestro país, en la que se implante la obligación de asegurarse a toda persona que encuadre en los supuestos que la misma establezca, y lograr de esta manera garantizar la reparación a la víctima del daño.

Esta ley también sería aplicable a los extranjeros que por cualquier motivo tuvieran que circular con un vehículo de motor dentro de nuestro territorio nacional, y determinaría el monto de la garantía que deba entregarse (contratarse), el tiempo de vigencia, así como todas las características complementarias de este seguro obligatorio para turistas.

La forma de gobierno adoptada en los Estados Unidos Mexicanos es federal, compuesta de Estados libres y soberanos en lo concerniente a un régimen interior, pero unidos en una Federación, la que tiene definida sus facultades mismas que fueron expresamente concedidas. Así lo establecen los artículos 40, 41 y 124 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a continuación se transcriben:

"Artículo 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 inte-

rior; pero unidos en una federación establecida según los principios de esta ley fundamental".

"Artículo 41.- El pueblo ejerce su soberanía por medio de los Poderes de la Unión, en los 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".

Al ser los Estados que forman la federación, libres y soberanos, los poderes federales no podrán intervenir ni legislar en materia de seguros. Pues de otra manera, la ley que se propone tendría que ser local y condicionada a la aceptación de cada Estado.

El artículo 73 Constitucional determina: "El Congreso tiene facultad:

X.- Para legislar en toda la República sobre hidrocarburos, minería, industria cinematográfica, comercio, juegos con apuestas y sorteos, instituciones de crédito y energía eléctrica, para establecer el Banco de Emisión Único en los términos del artículo 28 de la Constitución y para expedir las leyes del trabajo reglamentarias -- del artículo 123".

El Congreso al tener facultades para legislar en materia de co

mercio, la ley que se propone puede y debe ser de carácter federal.

Ahora bien, es muy importante no caer en la inconstitucionalidad de la ley que regule el seguro obligatorio que se propone: si pretendiera legislar en materia de responsabilidad civil, puesto -- que esta es materia de régimen interior de cada Estado, regulada por la ley común y de ninguna manera está facultado el Congreso de la Unión para legislarla, sería un error que esta ley determinara, por ejemplo, el monto de la reparación del daño causado a terceros en sus personas, puesto que cada Estado determina en forma independiente el mismo y en caso que esta ley lo regulase, violaría los artículos 40, 41 y 124 de la Constitución Federal.

El hecho de que se fije una suma máxima en un seguro obligatorio de responsabilidad civil no implica que la federación regule -- o pueda regular ni la responsabilidad civil ni el monto de la reparación del daño. Lo único que determinaría esta ley, es el ámbito del seguro, sus características, su forma, obligaciones, estructura, funcionamiento, etc., referentes exclusivamente al seguro, mas no a la responsabilidad civil.

El contrato de seguro es de carácter comercial, el cual está considerado como un acto de comercio y regulado por leyes federales de aplicación nacional.

El Código de Comercio vigente determina en su artículo 10. que

"Las disposiciones de este código son aplicables sólo a los actos comerciales" y el mismo código en su artículo 75 enumera los actos de comercio: "fracción XVI.- Los contratos de seguros de toda especie, siempre que sean hechos por empresas". Todo contrato de seguro debe contratarse con una institución de seguros, es decir, una empresa, al respecto la Ley General de Instituciones de Seguros en su artículo 3o. dispone: "En materia de actividad aseguradora: I.- Se prohíbe a toda persona física o moral distinta de las señaladas en el artículo 1o. de esta Ley, la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano". Por su parte el artículo 1o. de este ordenamiento establece: "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 cuanto en ellas no esté previsto, por lo que estatuye la presente".

Por tal motivo, debemos considerar que el seguro es un acto de naturaleza comercial de acuerdo con lo señalado por el artículo 75 del Código de Comercio, dado que siempre deberá ser contratado con una institución de seguros previamente autorizada para operarlos, conforme lo dispone la Ley General de Instituciones de Seguros.

D) Bases esenciales de la propuesta:

La ley que proponemos podríamos denominarla "Ley Sobre el Seguro Obligatorio para quienes conducen vehículos de motor", su contenido versaría sobre:

PRIMERO.- Dentro de la exposición de motivos se expresaría la obligación de contratar un seguro para todo vehículo de motor que circule por el territorio nacional sobre la superficie terrestre, - en relación a la necesidad que tiene el Estado de garantizar la seguridad social.

SEGUNDO.- Se establecería que los vehículos en tránsito o deturistas que circulen en el territorio nacional deberán estar provistos de este seguro a efecto de que puedan circular.

TERCERO.- Se especificaría el alcance del seguro y se indicaría la obligación de cubrir la responsabilidad civil en que incurra el asegurado con motivo del uso del vehículo de motor por el daño a terceros en sus personas y propiedades hasta el límite que se establezca.

CUARTO.- En relación a la póliza de seguro, se determinarían las especificaciones y condiciones que ésta deberá contener, mismas que entre otras serían el nombre y domicilio de los contratantes, - la designación y características del vehículo asegurado, el riesgo-

que cubre, el momento a partir del cual se garantice el riesgo, su duración y la prima del seguro.

QUINTO.- La Comisión Nacional Bancaria y de Seguros determinaría las condiciones y características que contendría el contrato de seguro. De igual manera señalaría las distintas categorías de vehículos de motor, clasificados según el daño que puedan causar por su peso, longitud, por el tiempo en circulación y por otras causas análogas.

SEXTO.- En cuanto a los beneficiarios del seguro sabemos que sería la sociedad en general, sin embargo se establecería que los mismos serían las víctimas o las personas que conforme a la ley, tuvieran derecho a ser indemnizadas, las cuales tendrían acción directa contra la compañía.

SEPTIMO.- Se redactaría un Capítulo titulado "De las Exclusiones", en éste se señalarían los casos de exclusión de pago por parte de la compañía de seguros, pudiendo ser las siguientes: que el conductor careciera de licencia para manejar; que el vehículo haya sido robado; que éste hubiese sido destinado a un uso distinto al señalado en el contrato, etc., facultando a las víctimas o a sus derechohabientes que se encuentren en estas circunstancias para reclamar su indemnización al Fondo de Garantía.

Para evitar hechos fraudulentos es conveniente excluir de la -

cobertura del seguro los daños ocasionados al conductor del vehículo, al tomador del seguro y a todas aquellas personas cuya responsabilidad civil estuvieran amparadas por la póliza; también al conjunto de personas que dependieran económicamente del causante del daño.

De igual forma podrían excluirse las personas que estuvieran a su servicio o sean empleados del asegurado y que por disposiciones especiales tengan derecho a la indemnización por accidentes de trabajo, a menos que dichas personas conserven una acción de responsabilidad civil contra el asegurado.

OCTAVO.- Se formularía un Capítulo denominado de "Obligaciones de las partes" señalando las siguientes:

1.- Para el asegurado:

- Renovar el seguro a su vencimiento.
- Dar aviso al asegurador de todos los siniestros amparados por la póliza.
- Facilitar al asegurado todos los documentos e informes mencionados en el contrato de seguro.
- Cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato de seguro.

- Aportar un porcentaje "X" para el Fondo de Garantía.

2.- Para el asegurador:

- Entregar al asegurado una póliza o tarjeta donde consten las especificaciones del contrato de seguro, cuyo texto sería previamente autorizado por la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros.

- Pagar las indemnizaciones a que el asegurado esté obligado por los daños causados con el vehículo descrito en el contrato a terceros en sus personas o propiedades hasta la cantidad máxima que se estipulo.

- Aportar una cantidad para la creación del Fondo de Garantía.

- Retener un porcentaje adicional sobre las primas pagadas por el asegurado como contribución de éstos al Fondo de Garantía.

- Retener y aportar el monto del impuesto federal de primas como contribución de la Federación al Fondo de Garantía.

3.- Para el beneficiario:

- Avisar por escrito a la aseguradora o al Fondo de Garantía, según el caso, de los daños que haya sufrido, anexando con las ac-

tuaciones judiciales o actas de autoridad que se hayan formulado con motivo de los daños causados.

- Anexar acta de defunción, comprobantes de gastos médicos, hospitalarios o semejantes.

- Exhibir constancias de invalidez e incapacidades con las pruebas médicas.

En relación a estas constancias se establecería que la compañía aseguradora podrá verificar la autenticidad de las mismas, así mismo podría examinar a la víctima por conducto de los médicos que para ello considere pertinente.

NOVENO.- Se crearía un Capítulo titulado: "De la constitución y funciones del Fondo de Garantía" señalando:

- Su concepto el cual sería: institución dotada de personalidad jurídica a cargo del Estado, representada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y que tiene como objetivo el pago de las indemnizaciones a las víctimas que hayan sufrido daños por el tránsito de vehículos de motor, indemnización que por motivos justificados no fuese cubierta por la compañía aseguradora con la que se contrató el seguro.

- En cuanto a su constitución se llevaría a cabo con las ---

aportaciones de las compañías aseguradoras, con las de los conductores que obtuvieran su licencia de manejo o su renovación, en el momento de efectuar el trámite.

- Se establecerían los casos en que tendría a su cargo las indemnizaciones de las víctimas, como serían los siguientes:

. Cuando resultare controvertida la obligación de pago a cargo del asegurador, durante el tiempo que sea necesario para dilucidar a cargo de quién será el pago. Señalando que en caso de que el asegurador fuese responsable, éste deberá restituir el 100% al fondo, más los intereses legales correspondientes.

. Subsidiariamente al seguro, es decir cuando éste no alcance a cubrir el monto de la indemnización o indemnizaciones, el excedente será a cargo del Fondo hasta por el máximo señalado anteriormente.

. Cuando fuese procedente alguna excepción válida por la compañía de seguros contra el asegurado.

. Cuando el vehículo y el conductor que causó el daño sean desconocidos.

. Cuando el vehículo que causó el daño no se encuentre asegurado o haya sido robado.

También establecería que el Fondo de Garantía se subrogaría en los derechos de la víctima contra el responsable o su asegurador.

DECIMO.- Dentro del mismo capítulo o en un capítulo diferente, señalaría a las personas que no podrían obtener indemnizaciones por parte del Fondo de Garantía como serían:

- El propietario, cuando el vehículo no haya sido robado o bien cuando se compruebe que ésta actuó con dolo o mala fe, y en general, toda persona que tenga la guarda o custodia del vehículo en el momento del accidente.

- El cónyuge, los ascendientes, descendientes, así como las personas que dependan económica o civilmente de las personas citadas en el punto anterior, sus empleados, trabajadores en ejercicio de su trabajo y otros frente a los cuales no exista responsabilidad civil.

- Cuando el vehículo ha sido robado, están igualmente excluidos el autor del robo, los cómplices y de una manera general, todas las personas transportadas que no pudieran justificar su buena fe.

- Cuando el vehículo ha sido robado, están igualmente excluidos el autor del robo y los cómplices.

DECIMO PRIMERO.- Establecería un capítulo denominado "De las Sanciones" donde fijaría la multa y señalaría el retiro temporal del vehículo de la circulación a las personas que conduzcan un vehículo de motor sin tener el seguro que obliga esta ley o sin --- haberlo renovado.

DECIMO SEGUNDO.- En todo lo previsto por esta ley, serían -- aplicables la Ley Sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguro, así como el Código Civil correspondiente.

CONCLUSIONES

CONCLUSIONES

1ra. El acelerado crecimiento de las ciudades y el avance desmesurado de la tecnología hacen que la teoría objetiva del riesgo - creado en nuestro Derecho juegue un papel de vital importancia sobre todo en la industria de los transportes, toda vez que el uso de un vehículo de motor es indispensable para el desarrollo de las actividades diarias del ser humano y el uso de dicho objeto constituye un riesgo no sólo para el conductor, sino para el peatón que deambula diariamente en esta tan poblada República Mexicana.

2da. El seguro en general resulta ser una institución tanto - de la vida económica como social que tiene a su cargo como función-primordial la de garantizar los daños causados en caso de que se -- produzca un siniestro previsto en el contrato, no obstante su importancia en la actualidad la adquisición de un seguro escapa de la -- economía de muchos debido a que su costo resulta considerablemente-alto.

3ra. El costo de la vida actual y el acelerado crecimiento de la población, hace que en nuestra nación el gran porcentaje de los daños causados por el uso de un vehículo de motor no sean reparados a entera satisfacción del ofendido y en algunas ocasiones quedan sin-reparación al darse a la huída el conductor, para evitar estas si--tuaciones tan críticas se hace necesario la implantación de un sistema de reparación del daño eficaz y actualizado, al alcance de ---

cualquier conductor, por tanto consideramos que el Seguro Obligatorio a cargo de empresas privadas en coordinación con el Estado es la solución idónea en relación a la reparación del daño.

4ta. La tendencia sociológica actual, en lo que se relaciona con la seguridad social, se muestra en el sentido de buscar los medios por los que se garantice una estabilidad completa que cubra -- por igual los daños producidos por siniestros ocasionados por la -- circulación de vehículos, a todos los afectados, de tal manera que sean resarcidos hasta un límite adecuado para que el conjunto social no se vea afectado.

Es aconsejable, por lo tanto, buscar un medio en el que sea el universo social el que soporte la carga necesaria para aliviar, al máximo posible, el desequilibrio socio-económico que se produce por el aumento en la incidencia de siniestros causados por el incontenible avance tecnológico de la industria del transporte, solución que consideramos viable como es la implantación de un Seguro Obligatorio para quienes conducen vehículos de motor.

BIBLIOGRAFIA

B I B L I O G R A F I A

AGUILAR Carbajal, Leopoldo.
Segundo Curso de Derecho Civil.
Editorial Porrúa, S. A.
Cuarta Edición.
México 1980.

ARELLANO García, Carlos.
Práctica Jurídica.
Editorial Porrúa, S.A.
Primera Edición
México 1979.

ATILANO, Rances.
Diccionario Ilustrado de la Lengua Española.
Editorial Ramón Sopena, S.A.
Barcelona 1967.

BEJARANO Sánchez, Manuel.
Obligaciones Civiles
Colección Textos Jurídicos Universitarios.
Editorial HARLA, S.A.
Tercera Edición
México, 1984.

BORJA Soriano, Manuel.
Teoría General de las Obligaciones.
Editorial Porrúa, S.A.
Tomo I.
México 1971.

BORRELL Maciá, Antonio.
Responsabilidades Derivadas de la Culpa Extracontractual Civil.
Editorial Bosh, Casa Editorial.
Barcelona 1958.

CANO Escudero, Fernando Del.
Derecho Español de Seguros.
Imprenta Sáez.
Octava edición.
Madrid 1980.

CAPITANT, Henri.
Vocabulario Jurídico.
Editorial Depalma.
Buenos Aires Argentina 1979.

EL COLEGIO de México
Historia General de México
Secretaría de Educación Pública.
Tomos II, III y IV.
México 1980.

ESCRICHE, Joaquín.
Diccionario Razonado de la Legislación Jurisprudencia.
Tomo III.
Editorial Manuel Porrúa, S. A.
Primera edición.
México 1979.

GUTIERREZ y González, Ernesto.
Derecho de las Obligaciones.
Editorial Cajica, S. A.
Quinta edición.
México 1977.

HENRI y León Mazeaud.
Lecciones de Derecho Civil.
Parte Segunda Volumen II
Editorial Ediciones Jurídicas Europa-España.
Buenos Aires Argentina 1966.

HERMIDA Rosales, Adolfo.
Contabilidad de Seguros.
Editorial Rodríguez Hermanos, Editores S. A.
Primera edición.
México 1978.

ROJINA Villegas, Rafael.
Teoría General de las Obligaciones y Derechos de Crédito.
Tomo II
Editorial Porrúa S.A.
Quinta edición
México 1980.

ROJINA Villegas, Rafael.
Compendio de Derecho Civil.
Tomo III
Teoría General de las Obligaciones.
Editorial Porrúa, S. A.
Décima tercera edición.
México 1985.

ROMERO Salas, Jesús.
Responsabilidad Civil Automóvil y Régimen de Seguro en Europa
Occidental.
México.

RUIZ, Francisco H.
Breves consideraciones sobre la Responsabilidad Civil.
Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia.
Tomo III.

RUIZ Rueda, Luis.
El Contrato de Seguro.
Editorial Porrúa, S.A.
Tercera edición.
México 1980.

SOLER Aleu, Amadeo.
El Nuevo Contrato de Seguro.
Editorial Astrea.
Buenos Aires, Argentina 1980.

TORO y Gisbert, Miguel Del.
Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado.
Editorial Larousse.
Décima edición.
México 1980.