

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**Facultad de Derecho y Ciencias Sociales
Seminario de Derecho Mercantil**

**EL SEGURO OBLIGATORIO POR EL
USO DEL AUTOMOVIL**

T E S I S
Que para obtener el título de
LICENCIADO EN DERECHO
p r e s e n t a
JORGE LUNA PACHECO

México, D. F

1970



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MI MADRE:

Sra. Amalia Pacheco Vda. de Luna, como un pequeño tributo a su abnegación, sacrificios y desvelos, que me formó sin esperar nada, ningún esfuerzo mío será homenaje-bastante, reciba aquí testimonio imperecedero de mi -- cariño y amor filial.

A MI HERMANO:

Sr. Armando Luna Pacheco, ejemplo de rectitud, honradez, trabajo y superación; quien ha sido y es como un verdadero padre y a quien debo lo que soy.

AL SEÑOR LICENCIADO FRANCISCO
LUEZA SANCHEZ Y SEÑORA REBECA
ARELLANO DE LUEZA:

A él, por el estímulo valioso
con que me animó a concluir -
mis estudios, con decidido --
apoyo y acertados consejos de
compañero, amigo y hermano, -
con admiración y reconocimien-
to a su capacidad intelectual;
a ella, por su entusiasmo y -
atenciones inmerecidas; a los
dos, por su colaboración de--
sinteresada y por constituir-
un matrimonio ejemplar.

AL SEÑOR LICENCIADO FRANCISCO
PIMENTEL RUIZ:

Hermano inseparable en sinsa-
bores y alegrías, como un tes-
timonio de mi agradecimiento,
cariño y estimación sincera.

A MIS MAESTROS:

Y en especial al licenciado
HECTOR HORACIO CAMPERO, por
sus sabios consejos y direc-
ción en este trabajo.

A MI TIA:

Sra. Micaela Pacheco Vda. de Arce, con gratitud y cariño, por sus cuidados y afectos - durante mi infancia.

A MIS SOBRINAS:

Rocío Angélica,
Norma Wartha y
Roxana Gabriela
a quienes amo entrañablemente.

A LOS SEÑORES:

Lic. Edmundo Plascencia Gutiérrez.
Lic. Renato de Jesús Bermudez Flores.
Lic. David Flores Villa.
Lic. Jorge Rubio Ibarra.
Lic. Laura Minerva Duarte González.
Sra. Irma Martínez Mercado.
Sra. Celia Higareda de Luna.

Para los que nunca creyeron en mí.

ERGA HOMMES.

" EL SEGURO OBLIGATORIO POR EL USO DEL AUTOMOVIL "

C A P I T U L A D O.

- CAPITULO I.- LA ACTIVIDAD ASEGURADORA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.
- 1.- Preámbulo histórico acerca de la organización del seguro en México.
 - 2.- La Ley General de Instituciones de Seguros.
 - 3.- La Ley Sobre el Contrato de Seguro.
 - 4.- El aspecto administrativo: las autoridades administrativas.
- CAPITULO II.- DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.
- 1.- El derecho objetivo.
 - 2.- La reparación del daño.
El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.
La Ley Federal del Trabajo.
- CAPITULO III.- EL PROBLEMA DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL USO DEL AUTOMOVIL.
- 1.- El servicio prestado a la sociedad y problemas legales y sociales que plantea en México.
 - a).- Impunidad.
 - b).- Desequilibrio emocional.
 - c).- Falta de confianza en las autoridades.
 - 2.- La solución de los particulares.
 - a).- El contrato de seguro sobre automóviles; y de responsabilidad civil por el uso de automóviles.
 - b).- Su comportamiento en la práctica.

CAPITULO IV.- LA IDEA DEL INTERES PUBLICO.

- a).- La transformación del Derecho Civil; un nuevo sistema es necesario.
- b).- Lo permanente en las ideas.
- c).- La conceptualización del nuevo sistema y su visualización práctica.

CAPITULO V.- BASES PARA LEGISLAR SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, BUSCANDO EL APROVECHAMIENTO DE LA ORGANIZACION YA EXISTENTE.

CONCLUSIONES .

BIBLIOGRAFIA .

PROLOGO .

La idea de la previsión acompaña al hombre en su progreso y corre paralela al desarrollo de la civilización. Desde las etapas de la más rudimentaria cultura el hombre hace uso de la inteligencia que se ha dotado y adquiere conciencia del conocimiento que le brinda la experiencia; pero, no es sino hasta cuando se exterioriza el espíritu de previsión humano, como se organiza la noción de -- que el ahorro y la cauta administración, resolverán sus necesidades-- cuando los acontecimientos le coloquen en situación difícil.

Es nota constante en el hombre civilizado la preocupación de tener no sólo su presente seguro sino también, su porvenir -- asegurado; la idea de la beneficencia no basta a llenar las aspiraciones de seguridad; descansa en la voluntad de hacer bien al prójimo, no es exigencia sino limosna; en otras palabras, su único apoyo es la autarquía ética de cada individuo. El ahorro es otra forma de satisfacer las necesidades futuras; sin embargo, no es posible precisar cuándo y en que medida se presentarán dichas necesidades y cuanto tiempo van a durar.

La idea del seguro satisface el requerimiento del hombre que viva en sociedad de participar en la seguridad y en el bien común. La necesidad del seguro involucra a todos los hombres, no solamente para proteger los bienes patrimoniales de cada quien y si son pequeños con mayor razón, sino, y nos referimos al seguro de la responsabilidad civil, lo que es más importante, brindar a las víctimas de los daños una forma pronta, segura y expedita de obtener su reparación.

La vida moderna con sus comodidades y sus adelantos científicos y técnicos brinda mayores oportunidades para el desarrollo integral del hombre, pero, también aumenta los riesgos a que se encuentra sujeto y, en cierta forma, le somete a tensiones psicológicas y desajustes emocionales que antes no conocía.

La institución del seguro ha pasado por diversos estudios: de la práctica libre, cuando ya ha sido configurado jurídicamente y comercialmente; las primeras intervenciones del estado en su comportamiento y costumbre, hasta, por último, el concepto moderno por el cual se reconoce su función eminentemente social.

En nuestro país se presentan múltiples y complejos problemas acerca del tránsito de vehículos y, en realidad, no se ha hecho ningún esfuerzo serio para resolverlos; desde la honestidad intelectual que brinda la oportunidad de elaborar una tesis profesional, pretenderé plantear dichos problemas y proponer la solución que, creo exige el bien común. En consecuencia espero que estas humildes páginas sirvan, para despertar el interés sobre diversas cuestiones que implica la responsabilidad civil por el uso de los vehículos automóviles. Mi pretensión es satisfacer los requisitos necesarios para optar por el título de Licenciado en Derecho, pero mi satisfacción será muy grande si además de cumplir con los requisitos universitarios consigo con este estudio algún simpatizante intelectual sobre los conceptos planteados.

C A P I T U L O I .

LA ACTIVIDAD ASEGURADORA EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

Inciso 1).- PREAMBULO HISTORICO ACERCA DE LA ORGANIZACION DEL SEGURO EN MEXICO.

La historia de los seguros en México se podría resumir según la postura que el Estado ha adoptado frente a esta actividad.

En una primera etapa las ideas mercantilistas y liberales pretendiendo apoyarse en la libertad de trabajo niegan toda intervención estatal: el Estado no puede impedir al individuo dedicarse a la actividad lucrativa que le acomode cuando ésta es lícita; - no puede además, imponerle trabas, requisitos o cortapisas mientras no haya atentado contra los derechos de la sociedad; el Estado debe dejar hacer y dejar pasar.

El licenciado Fortes Gil (1), distingue cuatro etapas, - en la historia del seguro en México, perfectamente definidas:

1.- Libertad absoluta, exenta de control gubernamental.

2.- Control incipiente y parcial de las empresas de seguros del ramo de vida, enfocado especialmente al aspecto tributario.

3.- Franca intervención del Estado en la organización y funcionamiento de todas las instituciones de seguros.

4.- Mexicanización del seguro."

Conforme a la doctrina liberal que había inspirado la organización política de México en el siglo XIX, la Ley de 1892 —

primera específica en nuestro país sobre actividad aseguradora, no resolvió la organización debidamente reglamentada de las compañías y no otorgó, ni siquiera, facultades al Estado para otorgar concesiones o permisos para ejercer esa actividad.

De acuerdo con los sistemas de la Ley sobre Compañías de Seguros del 16 de diciembre de 1892 se exigía, únicamente, un depósito de \$ 10,000.00 para ejercer la actividad aseguradora; además, se disponía que se cumpliera con los requisitos que el Código de Comercio de 1829 señalaba para el establecimiento de las empresas mercantiles. La exposición de motivos de esa disposición legal reconoce, que las compañías de seguros son sociedades de carácter especial, pero negaba el derecho del poder público de otorgar concesión para la constitución de este género de sociedades, únicamente se preocupó por que se diera publicidad a la solvencia de las compañías, en la forma que lo prevenía el Código de Comercio. Sin embargo y a pesar de esos defectos, encontramos los siguientes datos positivos a esta disposición legislativa: por una parte, ya significó la preocupación del Estado por regular la actividad aseguradora; en segundo lugar condicionó que tanto los requisitos que exigía, como los señalados por la legislación mercantil, fuesen -- justificados ante la Secretaría de Hacienda, previamente a la iniciación de operaciones: en tercer lugar, establecía la facilidad de acreditar la solvencia de la empresa, para garantizar los intereses de los asegurados, si no era posible efectuar un depósito en efectivo en la Tesorería General de la Nación, se podían depositar valores de la deuda pública o bien acreditar la adquisición - - -

de bienes inmuebles dentro del territorio de la República. En ---
cuarto lugar y con miras a evitar que las compañías extranjeras -
que mandaban agentes a nuestro país para contratar seguros, no tu-
viesen medios suficientes para responder de las obligaciones ad-
quiridas, se les requería el doble de la garantía exigible a las-
compañías mexicanas. En quinto lugar y lo que es muy importante,-
inició ya un servicio de inspección para vigilar que las compa-
ñías cumpliesen con toda la legislación sobre la materia. En sex-
to lugar, señaló que las garantías iniciales fuesen incrementadas
conforme a la cuantía de los seguros que tuvieran en vigor las --
compañías, con lo cual buscaba la Ley, también, garantizar el in-
terés del público, ya que si no eran mantenidas las proporciones-
exigidas por la Ley, facultaba a la Secretaría de Hacienda y Cré-
dito Público para decretar, en último extremo, la suspensión de -
la compañía infractora.

Por las anotaciones anteriores, creo que pese a no --
ser, ni remotamente la mejor Ley posible, si encontramos en su es-
píritu razones suficientes para afirmar la incipiente preocupa-
ción del Estado de regular, en bien del interés público, la acti-
vidad aseguradora. Durante la vigencia de este cuerpo legal ope-
raban en México dos compañías mexicanas y varias agencias de com-
pañías norteamericanas, unas y otras desaparecieron y dejaron ---
gran desconfianza en el público amén de los graves daños causados
a los asegurados. Todavía operan actualmente en México cuatro ---
compañías fundadas durante la vigencia de esta Ley, dos para ope-
rar en el ramo de vida y dos en ramo de daños.

La Ley del 25 de mayo de 1910 denominada Ley relativa

a la Organización de las Compañías de Seguros sobre la Vida, representó un avance sobre la anterior y expresamente reconoció, en su exposición de motivos, la necesidad de la intervención del Estado en la administración de las compañías de seguros; reza una parte de su exposición de motivos:

"Con presencia de la singular importancia adquirida por el negocio de seguros, ha llegado a imponerse al gobierno la necesidad de examinar atentamente la situación, para resolver si el sistema de libertad que se halla en vigor presta realmente garantías eficaces al sinnúmero de interesados que representan los seguros vigentes, o si, por el contrario, es oportuno seguir el ejemplo de otros países dotados de basta experiencia en el ramo de seguros y en los cuales se ha dictado para la materia legislación especial que la somete a la vigilancia cuidadosa del Estado.

En este orden de ideas debe tenerse en cuenta que es, en efecto, elemental deber del Estado, cuando en presencia de poderosas compañías de responsabilidad limitada se encuentran masas enormes y heterogéneas de individuos que, si bien tienen todos un mismo interés, carecen de organización y elementos para influir en la buena marcha de los negocios en que están interesados, resolver con toda prudencia, si no es llegado el caso de asumir, en cierto modo, la representación de esas masas; y supliendo sus deficiencias de organización y su falta de aptitudes, vigilar lo que a los intereses de las mismas convenga y cuidar de lo que con su prosperidad se relaciona, ya que esta viene a ser en suma la prosperidad general. El Ejecutivo de la Unión cree que la resolución que se busca -

debe consistir en la intervención del Estado en la administración de las compañías de seguros; y es esta idea la que constituye el fundamento principal de la iniciativa de Ley a que se refiere el presente oficio. Además de la razón capital que hace un momento acaba de expresarse y según la cual corresponde por deber al Estado la función de asumir la representación y la defensa de los elementos que en cualquier forma y por cualquier motivo resulten débiles, desorganizados o ineptos, cuando estos elementos constituyen parte importantísima del organismo nacional, hay otras muchas razones que convencen de la necesidad de reglamentar la materia de seguros y especialmente, la de seguros de vida, en el sentido de dar al Estado una serie de facultades y de autorizaciones que le permitan convencerse de que los fines científicos del seguro se llenan por las compañías especialistas y que los dineros del pueblo, que por mil conductos perciben éstas, son destinados a su objeto y administrados cumplidamente." (2)

Siguiendo la exposición de Gómez Arreola (3), — encontramos que las características sobresalientes del cuerpo legal citado fueron las siguientes:

- 1).- Que el seguro sólo podría ser practicado por empresas constituidas como sociedades anónimas o por mutualistas.
- 2).- Que estas no podrían operar sino mediante autorización previa de la Secretaría de Hacienda.
- 3).- Se hacía obligatoria la constitución y la intervención de reservas técnicas y de previsión.

- 4).- Se estableció la inspección oficial de acuerdo con el reglamento respectivo.
- 5).- Las tarifas de primas y los documentos de contratación de los seguros, deberían ser previamente aprobados por la citada Secretaría de Hacienda.
- 6).- Se exigía a la empresa la publicación periódica de sus estados financieros.
- 7).- Se ordenaba la creación de un Departamento de Seguros, que se fundó en la Secretaría de Hacienda el 15 de diciembre de 1910.*

Sin embargo, debido a las viscosidades que atravesó el país, en el año de promulgación de la Ley y en los inmediatos posteriores, no pudo llevarse a cabo el control de las operaciones de seguros en la forma prescrita; por otra parte los volúmenes de primas cobradas en el año de 1920, en comparación con los de 1910, representaron un serio retroceso.

Una vez consolidado el régimen emanado de la Revolución mexicana iniciada en 1910; se expidió la Ley General de Instituciones de Seguros del 25 de mayo de 1926, antecedente inmediato de la Ley en vigor.

Esta disposición legal ya consideró como principio básico la sujeción de la actividad aseguradora a principios técnico-jurídicos que debían observarse sin excepción en todas las instituciones de seguros en lo referente a su organización, funcionamiento y operación y afirmó que las empresas dedicadas a este género de actividades debían estar bajo el control y vigilancia del Estado para poder cumplir satisfactoriamente su cometido. Su exposición de motivos señaló:

"Las Leyes de seguros tienen por objeto establecer la vigilancia del estado sobre los actos de esas sociedades y los contratos de su especie, con el fin principal de garantizar a los asegurados, que por sí solos no podrían llevar a cabo una vigilancia eficaz puesto que se trata de cuestiones técnicas que demandan necesariamente la intervención de peritos, quienes al estudiar la marcha de los negocios de las compañías aseguradoras, pueden informar al público y éste a la sociedad del estado que guardan las compañías de seguros."

Como notas más importantes del cuerpo legal comentando encontramos las siguientes:

Sujetaba, en primer término, a su jurisdicción a las sociedades mexicanas y extranjeras, cuyo objeto social fuese el practicar la operación de la actividad aseguradora. El señalamiento, en segundo lugar, de que las instituciones de seguros no pueden operar más que en los ramos en que hayan sido autorizadas por el Estado. La obligación, como tercera nota, de constituir, en efectivo o en valores, depósitos para garantizar su operación en sus dos primeros años, depósitos que se devolverían bajo la condición de que las reservas que también deberían constituir, fuesen suficientes para satisfacer los intereses de los asegurados. Como siguiente nota y dentro de los aspectos técnicos del seguro, afectaba, como garantía adicional, el capital social de las empresas a sus reservas; clasificaba estas reservas en técnicas, de obligaciones pendientes de cumplir y de previsión para fluctuaciones de valores y desviaciones estadísticas y obligaba,

además, a invertir en determinados valores dichas reservas. En seguida y referente a su constitución y establecimiento, señalaba que deberían organizarse las compañías en sociedades anónimas o cooperativas; señalaba mínimo de capital social para constituirse según los ramos en que operaran, pero sin que al momento de la constitución estuviese cubierto un mínimo del 60% de dicho capital; limitaba los gastos de establecimiento a los erogados en los tres primeros años, debiendo amortizarse en un plazo no mayor de diez años; señalaba reglas para la disolución y liquidación de las sociedades. Como última nota, exigía la previa autorización por parte del Estado de los documentos de contratación, tarifas de prima y demás aspectos que formaban parte del contrato de seguros ofrecido al público.

Entre la fecha de iniciación de vigencia de esta Ley y la actual, se presentó el fenómeno de dominio de nuestro mercado de seguros por compañías extranjeras; estas compañías competían deslealmente en nuestro medio por que podían diluir sus riesgos en sus muy grandes carteras extranjeras y ofrecer, consecuentemente, condiciones menos onerosas en la contratación, pero además, su actuación era perjudicial por que los recursos que obtenían de México eran exportados, en parte considerable, al extranjero beneficiando a esos intereses, de manera que los fondos obtenidos en México, gracias al sentido de previsión y ahorro de nuestro pueblo, se utilizaban para el desenvolvimiento económico de sus países de origen; por último, con esta situación impedían el crecimiento y desarrollo de compañías nacionales y la capacitación de personal mexicano, que fuese conciente de las necesidades mexicanas.

Como dato muy significativo del dominio y control que ejercían sobre el mercado mexicano encontramos que en diciembre de 1926 la Asociación Mexicana de Representantes de Compañías de Seguros contaban entre sus miembros con dos socios mexicanos y cincuenta y dos extranjeros. (4)

Ante la situación creada, el gobierno de nuestro país se vió en la necesidad de mexicanizar el seguro, en vista del carácter imperativo que revistió el reforzar la economía de la República; éste fue el propósito fundamental de la Ley General de Instituciones de Seguros del 31 de agosto de 1935, cuerpo legal que se encuentra vigente salvo diversas reformas a sus preceptos. Esta medida de afirmación mexicanista buscaba complejos objetivos además del ya señalado; a saber, salvaguardar los intereses de los asegurados mexicanos frente al incumplimiento o la insolvencia de las compañías, a través de un sistema de controles de inversión de fondos; destinar, por otra parte, el mercado mexicano de seguros para la operación de las compañías mexicanas de seguros o, también a las compañías extranjeras que se sometiesen a los requisitos que las Leyes del país señalaban para las compañías nacionales, de manera que se pudiese competir sin desventaja en el mercado mexicano.

Esta disposición legal causó gran descontento a las compañías extranjeras que operaban en México, las que pretendieron, injustamente, un trato y condiciones de privilegio frente a las compañías mexicanas, argumentando, neciamente, que "...no podría haber industria mexicana de los seguros, porque no había en México personas técnica, administrativa ni económicamente preparadas y -

capacidades para organizar y manejar eficientemente ese negocio; y por que las empresas que eventualmente llegaran a establecerse al amparo de la nueva Ley, no podrían llegar a operar normalmente ya que sin duda, no podrían obtener en el extranjero, por aquéllas y por otras razones derivadas de la situación creada, el reaseguro indispensable para hacerlo en forma que garantizara adecuadamente los intereses que eventualmente llegaran a confiarseles." (5)

Los argumentos esgrimidos por las empresas extranjeras encubrían, también, su voracidad en la explotación sistemática de la buena fe y confianza del pueblo mexicano: esos argumentos fueron refutados en las notas que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público cruzó con The Fire Office's Committee de Londres, Inglaterra. En pocas palabras se puede ilustrar la justicia de la argumentación mexicana con la inserción del párrafo siguiente: "... la nueva legislación tiene, entre otros objetos el de fomentar el desenvolvimiento del seguro mexicano y el de cuidar su desarrollo sobre lineamientos sanos y sometidos a una técnica rigurosa y no sería justo ni equitativo el que la Ley tuviera requisitos y restricciones para las compañías mexicanas, sin tenerlos igualmente para las compañías extranjeras que deseen practicar el seguro dentro del territorio nacional. Suplico a su delegación que no pierda de vista estos postulados, pues en ellos se encuentra la razón de lo que de otra manera pudieran considerarse exigencias innecesarias o absurdas para las compañías extranjeras que deseen operar dentro del territorio nacional, cooperando al desenvolvimiento del seguro en México." (6)

La experiencia ha demostrado lo acertado de la postura mexicana, el bonancible estado general de la actividad aseguradora demuestra el sentido de previsión de la disposición legalizada; a mayor abundamiento podemos citar el comentario que hace el actual presidente de la Comisión Nacional de Seguros: "La mexicanización del seguro, lejos de producir los males que vaticinaban y auguraban las compañías extranjeras, ha servido para que su operación por empresas nacionales constituya un sólido factor de apoyo al desenvolvimiento y progreso de la República. Las compañías mexicanas que aquilataron debidamente la bondad y excelencia de la legislación proteccionista, han respondido con creces al beneficio recibido, aportando considerables recursos para el progreso de nuestro país en todos sus órdenes, especialmente algunos de trascendencia social y de beneficio colectivo, como la construcción de habitaciones populares de que tan necesitado se encuentra México por el ritmo acelerado de su crecimiento demográfico, la creación de un mercado de valores, el financiamiento de las actividades industriales y agrícolas para satisfacer la cada vez más creciente demanda de bienes y servicios con que atender las imperiosas necesidades de nuestras clases populares, la operación experimental del seguro agrícola integral, etc." (7)

Inciso 2).- LA LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS.

El sistema legal vigente distingue entre instituciones y organizaciones auxiliares de seguros, dentro de las primeras indica que son instituciones nacionales las constituidas con intervención del Estado Federal, bien que éste suscriba la mayoría -- del capital, o en caso contrario se reserva el derecho de nombrar -- la mayor parte de los miembros del consejo de administración o en -- su caso de la junta directiva, ya sea aprobando las resoluciones -- que la asamblea o el consejo acuerden. Dispone que las instituciones nacionales de seguros se rigen por sus propias leyes y, a falta de éstas o lo que no se prevea en las mismas, por lo que estatuye la -- ley de la materia. Así mismo establece que en forma exclusiva compete a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, el adoptar las medidas necesarias para la creación y funcionamiento de las mencionadas instituciones; y prohíbe usar la palabra "nacional" en la denominación de las instituciones de seguros que no sean las antes señaladas. El segundo tipo de institución lo son las sociedades mexicanas privadas, autorizadas para practicar operaciones de seguros. Por último, también, son instituciones las sucursales de compañías ex--tranjeras autorizadas para operar en la República en los términos -- de esta Ley. (Artículos 1 y 2).

Los consorcios formados por instituciones de seguros autorizadas, son organizaciones auxiliares de seguros y están sometidas a la inspección y vigilancia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; este tipo de consorcios prestan un servicio de -- seguros por sistema; es decir, a nombre y por cuenta de las institu--ciones aseguradoras y llevan a cabo, con representación de las --

mismas, los contratos de reaseguro o coaseguro que sean necesarios para distribuir mejor los riesgos. Para que estos consorcios puedan constituirse y llevar a cabo sus operaciones, es necesario que se les autorize por el Presidente de la República, mediante acuerdo de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; así mismo se rigen por la Ley General de Instituciones de Seguros o por las disposiciones reglamentarias que expida el primer mandatario. Los consorcios tienen personalidad jurídica para actuar conforme a lo anterior y las instituciones de seguros que los forman, se obligan en los términos y proporciones que pacten. (Artículo 2do. Bis.)

El Presidente de la República, oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros y por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, otorga autorizaciones para que en materia aseguradora, se constituyan las sociedades que llenen los requisitos que prevee la Ley. Estas autorizaciones se refieren a operaciones de : "vida, accidentes y enfermedades, y de daños"; - estos últimos para alguno o para algunos de los ramos de responsabilidad civil y riesgos profesionales, marítimo y transportes, incendio, agrícola, automóviles, créditos y diversos.

También se otorgan autorizaciones con el fin de que se practique exclusivamente el reaseguro, en cualesquiera de las operaciones antes mencionadas.

Las autorizaciones por sí mismas son intransmisibles y para practicar varias de las operaciones mencionadas (vida, accidentes, enfermedades y daños), las compañías de seguros, deben tener autorización del Poder Ejecutivo para cada una de ellas y en su caso para cada ramo. (Artículo 11)

La Ley indica que en esta materia se deberán tener en cuenta las siguientes prohibiciones: únicamente se permite la --- práctica de operaciones de seguros, en territorio nacional, a las personas físicas o jurídicas que estén reconocidas legalmente como instituciones de seguros; no se debe contratar con empresas ex tranjeras: seguros contra la responsabilidad civil, que derive de eventos que pueden ocurrir en la República; seguros de personas - cuando el asegurado, al celebrarse el contrato, se encuentra en el país; seguros de crédito cuando está sujeto a nuestra legislación el asegurado; seguros de cascos de naves o aeronaves o cualquier tipo de vehículos, contra riesgos propios del ramo marítimo y de transportes, siempre que el vehículo, nave o aeronave, tenga matrícula nacional o sean propiedad de personas domiciliadas en la República; seguros sobre bienes que se transporten de nuestro territorio al extranjero o viceversa y que los riesgos queden a cargo de personas domiciliadas en nuestro país. En estos casos las - instituciones de crédito tienen prohibido otorgar créditos comerciales en contravención de las disposiciones anteriores; seguros de todos los ramos de daños, contra riesgos que pueden ocurrir en nuestro territorio.

Por otra parte, la misma Ley indica que no se permite la intermediación, de persona alguna, en el tipo de operaciones - antes mencionadas.

Ahora bien, cuando ninguna empresa aseguradora autori zada para operar en el país no puede llevar a efecto alguna ope-- ración que sea propuesta, la Secretaría de Hacienda y Crédito - -

Público previa comprobación, le otorga una autorización específica para que la persona que necesita el seguro, lo contrate exclusivamente por medio de una institución de seguros, con una empresa extranjera. Estas prevenciones se hacen efectivas en la siguiente forma: cuando se incurre en lo contrario a lo analizado en los dos párrafos anteriores, se considera delito contra el comercio y la industria y se castiga conforme lo estipulado por el Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, en su artículo 253, en concordancia con el lo., Co., 13 y demás relativos.

Si se celebran fuera del territorio nacional, todos los actos que concurran a la celebración del contrato, incluso los de intermediación, se considera que se comete delito por registrar el pago de las primas en la contabilidad que dentro de nuestro territorio se lleve por el asegurado, por el que tome el seguro o por cualquier otro que esté interesado en el mismo y también cuando cualquiera de esas personas realice en el país algún acto que requiera cumplimiento de obligaciones o deberes, o bien ejercicio de derechos, que sean consecuencia del contrato celebrado en el extranjero. Lo anterior no opera cuando se contrate con empresas extranjeras, seguros de personas y el asegurado se encuentre fuera del país al celebrarse el contrato.

Tampoco opera la responsabilidad penal, cuando se ignore que a una institución de seguros, le ha sido revocada la autorización para realizar operaciones de seguros, o bien, si por cualquier otra causa se extinguen o suspenden sus efectos antes de tratar con ella. Sin embargo esta ignorancia únicamente se presume

en el tomador del seguro y en el asegurado y sus causa habientes, mas no así, en el intermediario.

Cuando una empresa o negociación, realiza operaciones de seguros sin estar reconocida como institución de seguros, es intervenida administrativamente por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, hasta que la operación u operaciones ilícitas se eliminan. (Artículos 3o. y 138).

Dentro de los aspectos técnicos podemos señalar que -- las instituciones deben constituir reservas de capital por los siguientes motivos: A).- De riesgos en curso para sus pólizas vigentes; B).- Para obligaciones pendientes de cumplir por pólizas vencidas, por siniestros ocurridos y por dividendos en depósito; C).- De previsión para fluctuaciones de valores y desviaciones estadísticas.

Estas reservas se invierten en la siguiente forma:

A.- Las de riesgos en curso se subordinan al régimen a continuación indicado: en las operaciones de vida, se calculan y registran al día último de cada año y se invierten en bienes, - créditos y valores como: primas retenidas que corresponden a reservas constituidas por operaciones de reaseguro celebradas con - instituciones de seguros autorizadas o no autorizadas; bonos o - títulos emitidos por el Gobierno Federal o del Distrito Federal, - así como por instituciones nacionales de crédito; cédulas hipotecarias y bonos, que esten garantizados y emitidos por instituciones de crédito debidamente autorizadas; préstamos con garantía de seguros. Estos certificados se computan como inversiones en inmuebles; y en los demás bienes que determina la Ley.

Las instituciones de seguros, disponen de un — plazo que vence el día 31 de marzo de cada año, para invertir por — lo menos un 25% de las reservas técnicas del capital pagado y de — las reservas del capital, en certificados de participación o bonos-hipotecarios de las instituciones nacionales de crédito, en valores en serie del Gobierno Federal o del Distrito Federal, emitidos para obras de servicios públicos, garantizándose con la afectación en fi delcomiso de algún impuesto, cuota de servicio o ingreso suficiente a juicio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para el — servicio de amortización e intereses. Aparte, un 5% debe ser invertido en bonos para la habitación popular.

Las operaciones de accidentes, enfermedades y — daños se calculan y registran el día último de los meses de marzo,- junio, septiembre y diciembre de cada año y se agrega la reserva co rrespondiente a la prima emitida en el trimestre de que se trate y deduciendo la de igual período del año inmediato anterior; estas r reservas se invierten íntegramente en los bienes, créditos y valores- señalados anteriormente, dentro de los 90 días siguientes a cada — una de las fechas indicadas.

B.- Las reservas para obligaciones pendientes — de cumplir se registran e invierten, para el seguro de capitales, — las sumas aseguradas en las pólizas respectivas; para los seguros — de daños: tratándose de siniestros en los que se llegue a un acuer- do por ambas partes, los valores convenidos. Si han sido valuados — en forma distinta, por las partes, el promedio de esas valuaciones. Si los asegurados no han comunicado valuación alguna a las institu-

ciones, se constituye con el 3% de las primas correspondientes a siniestros; quedando la Secretaría de Hacienda y Crédito Público facultada para rectificar la estimación que se haga por las empresas.

La reserva para el tipo de obligaciones que nos ocupa, por dividendos dejados en depósito, se calculan tomando en cuenta los intereses acumulados hasta la fecha de la valuación.

Las reservas para obligaciones pendientes de cumplir, se constituyen después que se hacen las estimaciones, para el seguro de capitales y para los seguros de daños y se invierten en valores que ha juicio de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público sean de fácil realización. Si se trata de obligaciones pendientes de cumplir que sean a plazo determinado, la inversión se realiza en bienes distintos, que son determinados por la misma Secretaría, a través de disposiciones de carácter general. La Comisión Nacional de Seguros puede en cualquier momento, previa denuncia por parte de un quejoso, dedicarse de oficio al conocimiento de un siniestro y mandar constituir la reserva correspondiente.

C).- Las reservas de previsión se registran al 31 de diciembre de cada año, debiéndose encontrar debidamente invertidas al 31 de enero siguiente, en bienes, créditos y valores, como los señalados en las reservas de riesgos en curso, dentro de un plazo que vence el 31 de marzo de cada año.

No se consideran como inversiones de las reservas técnicas, los intereses vencidos y pendientes de cobros de valores o préstamos, ni las rentas de bienes raíces. Ahora bien, las --

inversiones de las reservas técnicas están afectadas a las obligaciones contraídas por la institución, por las pólizas emitidas y no se puede disponer de ellas ni total, ni parcialmente, sino para cumplir obligaciones contraídas y las resultantes por virtud de sentencia ejecutoria de los Tribunales de nuestro país, o bien por laudo de la Comisión Nacional de Seguros, a favor de los asegurados o beneficiarios, de acuerdo con las disposiciones legales vigentes. Por tanto, las reservas a que se ha hecho mención son inembargables.

Así mismo el Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, puede, previas disposiciones de carácter general, reformar, modificar y variar los renglones, objetos y límites de inversión de las instituciones de seguros, así como señalar otros nuevos, con el fin de satisfacer necesidades de orden social o de interés público. (Artículos 64, 84 y 85).

Entre las funciones de control que la Ley prevee, se encuentra, precisamente, la referente al control de inversiones que se lleva a cabo de la siguiente manera: el efectivo y los títulos o valores afectos a las reservas para obligaciones, se depositan en la Nacional Financiera S.A., expresándose las operaciones o ramos a que corresponden dichas inversiones, quedando estas últimas afectadas al cumplimiento de las obligaciones de la institución en la operación o ramo correspondiente; dentro de los títulos o valores se pueden citar a las acciones y obligaciones de compañías mexicanas que no sean mineras, petroleras o de seguros, aprobadas por la Comisión Nacional de valores, por medio de acuerdos generales; a

las cédulas hipotecarias y bonos, garantizados o emitidos por instituciones de crédito legalmente autorizadas; o bien, bonos o títulos emitidos por el gobierno federal, por el del Distrito Federal y por instituciones de crédito, así como valores emitidos por organismos-públicos descentralizados de carácter federal, aprobados por la Comisión Nacional de Valores, para este efecto.

Las instituciones de seguros, en cualquier momento pueden retirar alguno o algunos de los títulos o valores, siempre y cuando los reemplacen por otros de igual valor y cuenten con la aprobación de la Comisión Nacional de Seguros. (Artículo 93)

Por lo que toca a los informes que deben rendir las instituciones de seguros a la Secretaría de Hacienda y Crédito-Público, la Ley previene que esos informes estén autorizados por los funcionarios o apoderados de las mismas:

En el primer mes de cada año, se informa sobre las operaciones practicadas del 1.º de enero al 31 de diciembre del año inmediato anterior, conteniéndose por lo menos: una hoja de trabajo; un estado de pérdidas y ganancias; un balance practicado al 31 de diciembre último; un cuaderno de valuación, si son instituciones que operan en ramos de vida, con los datos que administrativamente fija la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Al informe se acompaña una manifestación de los siniestros ocurridos, los que estén pagados y los pendientes de cubrir durante el ejercicio social de que se trate, por cada uno de los ramos de seguros en que se opera. En los tres primeros meses de cada año se presenta un informe del seguro practicado en cada uno de los ramos en que - - -

se opera, así como las realizadas en el año próximo pasado. En los primeros diez días de cada mes, también se rinde un informe del movimiento registrado en sus inversiones del mes anterior; y por último en cualquier momento, los informes que solicite la Secretaría de Hacienda, de las matrices, sucursales o agencias. Al rendir su informe anual las instituciones de seguros, acompañan una solicitud proponiendo inversiones para cubrir el faltante entre las -- que existan afectas a sus reservas y el importe total de éstas últimas que resulten de dicho informe, con la finalidad de que las -- reservas se encuentren invertidas dentro del plazo, que vence el -- 31 de marzo de cada año. Por otra parte y con el objeto de una vigilancia e inspección mejor, por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, las instituciones de seguros deben dar aviso por escrito, con diez días de anticipación de los cambios de sus -- oficinas, a la misma Secretaría.

Para el adecuado control de la contabilidad, las cuentas que lleven las instituciones, se deben ajustar estrictamente -- al catálogo que al efecto autoriza la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y con aprobación de ésta, las instituciones que lo requieran pueden introducir nuevas cuentas, indicando en su solicitud las razones que tienen para ello.

El control y vigilancia técnica y administrativamente -- aún fuera del aspecto meramente fiscal, de las instituciones aseguradoras, compete a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, -- por conducto de su Oficina de Seguros y Fianzas y de la Comisión -- Nacional de Seguros.

Por último, la Ley regula las relaciones fiscales entre las instituciones de seguros y el Erario Público, sujetando a --

aquellas a la competencia federal y sólomente, en lo conducente, - a la local. (Artículo 135). El aspecto sanciones queda contempla-- do prolijamente, en sus diferentes aspectos por los artículos del- 138 al 146.

Para garantizar los intereses de los particulares recla-- mantes contra una institución de seguros, con motivo del contrato - de seguro, se establecen las siguientes reglas:

El reclamante debe ocurrir ante la Comisión Nacional de Seguros, misma que pedirá un informe detallado a la institución con-- tra la que se presenta la reclamación; posteriormente la Comisión - cita a las partes a una junta y las exhorta a conciliar sus intore-- ses, y si ésto no es posible, pide que voluntariamente y de común - acuerdo la designen árbitro. Haciéndose constar el compromiso arbi-- tral, en la acta respectiva, ante la citada comisión.

El juicio arbitral se ajusta a la Ley de la mater_ia y- el procedimiento que convencionalmente fijan las partes en el acta-- mencionada, de acuerdo con las disposiciones relativas del Código - de Comercio, que se aplica supletoriamente; a falta de disposición-- en dicho Código, serán aplicables las del Código de Procedimientos-- Civiles para el Distrito y Territorios Federales. Pero no se aplica-- rá lo dispuesto por los artículos 1247 y 1296 del Código de Comercio.

Únicamente se admitirá el recurso del juicio de amparo-- en contra del laudo arbitral; y todas las demás resoluciones del ár-- bitro durante el procedimiento, únicamente admitirán como recurso,- el de revocación.

Cuando el laudo emitido, condene a una institución de - seguros a pagar, se le otorgará para ello un plazo de 15 días hábi-- les, pero si no hiciere el pago, la Comisión ejecutará su resolu--- ción, disponiendo de las inversiones de las reservas técnicas de --

la institución.

Al recibir la reclamación, la Comisión Nacional de Seguros, ordenará a la institución que constituya e invierta la reserva para obligaciones pendientes de cumplir, a menos que a juicio de dicha comisión fuere notoriamente improcedente.

En caso de que alguna de las partes no estuviere de acuerdo en designar árbitro a la Comisión Nacional de Seguros, el reclamante puede ocurrir desde luego ante los Tribunales competentes. En estos casos, o sea en materia jurisdiccional, se observan las siguientes reglas:

Los Tribunales no darán entrada a ninguna demanda en contra de una institución de seguros, si el demandante no afirma bajo protesta de decir verdad, que ha agotado el procedimiento conciliatorio, de que se habla anteriormente, ante la Comisión Nacional de Seguros. Si en cualquier momento se comprobare que el actor no agotó el procedimiento conciliatorio, se sobreseerá la instancia y deberá cubrir las costas originadas por el procedimiento. Esta omisión en la vía administrativa, constituye una excepción dilatoria que puede interponerse por la demandada.

El juez que conozca de la causa, comunicará a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, la sentencia ejecutoria que dicte en el procedimiento y la Secretaría al tener conocimiento inmediato requiere a la institución demandada, para que compruebe en caso de haber sido condenada, y dentro de un plazo de 72 horas siguientes que ha pagado las prestaciones requeridas. En caso de omisión, la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, manda pagar a la persona, del monto de la reserva técnica constituida de la institución; si

ésta no fuere suficiente, se ordena el remate, en bolsa, de los valores depositados en la Nacional Financiera S.A. y si ellos estuvieren afectos a las reservas de la institución de seguros, deberá ésta reponerlos en los términos que la Ley de la materia establece, - para la reconstitución de las reservas.

En páginas anteriores, se establecieron las prohibiciones que establece la Ley en materia de actividad aseguradora. Ahora bien, los contratos celebrados contras estas prohibiciones, - no producen efecto legal alguno, pero sin perjuicio del asegurado - de pedir el reintegro de las primas pagadas. Lo anterior no es aplicable cuando se contrata con la autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Todo contrato celebrado por una institución de seguros, en contravención a las tarifas o a las condiciones de póliza aprobadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, es -- anulable, pero la acción solo la puede ejercitar el asegurado, el beneficiario o sus causahabientes en contra de la institución y no por ésta contra aquéllos.

Inciso 3).- LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO.

En el inciso anterior dejamos asentado que el Poder Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y tomando la opinión de la Comisión Nacional de Seguros, otorga discrecionalmente las autorizaciones para practicar las operaciones de la actividad aseguradora; que entre esas operaciones se encuentran las llamadas de daños y que entre éstas merece nuestra particular atención el llamado ramo de responsabilidad civil y riesgos profesionales.

El artículo 34 de ese ordenamiento legal, señala que en el ramo de responsabilidad civil y riesgos profesionales, se practicarán los seguros que tengan como materia el pago de la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro.

En consecuencia, debemos dividir nuestro estudio de la Ley sobre el Contrato de Seguro, en dos apartados: el primero comprenderá el señalamiento de las disposiciones generales a todo contrato de seguro; y en el segundo trataremos concretamente, de la configuración que la Ley prevee para el seguro contra la responsabilidad.

Dentro de los conceptos generales, debemos, en primer lugar, señalar que la Ley define al contrato de seguro en la siguiente forma: "Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato."

(Artículo 10.). Por lo anterior, de acuerdo con la doctrina general de los contratos, podemos clasificarlos diciendo que:

No es un contrato unilateral, por que no ocurre que una sola de las partes se obliga hacia la otra sin que ésta le quede obligada; es un contrato bilateral, por que las partes se obligan recíprocamente.

Es un contrato oneroso ya que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos; y no es gratuito, por que el provecho no es para una sola de las partes.

Siendo contrato oneroso, debemos ubicarlo a su vez dentro de su subdivisión en conmutativos o aleatorios.

Es un contrato oneroso conmutativo, por que la existencia misma de las prestaciones y su cuantía o valor son ciertas y conocidas para ambas partes desde que se celebra el contrato; no es aleatorio, aún cuando la existencia misma de las prestaciones por su cuantía sin ser conocidas, son previstas por ambas partes o una de ellas, por depender de un acontecimiento futuro y sin que interese conocer o no las posibles ganancias o pérdidas del contrato.

Es un contrato consensual, por que para su validez no requiere que el consentimiento se exprese en forma escrita, ni supone la previa entrega de la póliza para su celebración consumada; no obstante no es formal, como aquéllos contratos que para su validez quieren que el consentimiento se exprese en forma escrita, ya sea en documento público o privado, según determine la Ley, toda vez que la póliza no es más que un medio de prueba.

No es real el contrato, aún entendiendo, incorregtamente, a la póliza como la cosa materia del contrato.

Es un contrato de tracto sucesivo, como aquéllos cuya vigencia tiene cierta duración, de tal manera que ambas partes o una de ellas van cumpliendo sus obligaciones o ejercitando sus derechos a través de cierto tiempo.

Sólo podría entenderse contrato instantáneo, — cuando las prestaciones se realizan inmediatamente; ésto es, cuando el asegurado paga el premio o prima, o cuando la institución paga — la indemnización prevista al convertirse el riesgo en siniestro.

Prevee la Ley que el contrato de seguro es, decíamos, consensual; el contrato se perfecciona desde el momento en que el proponente tiene conocimiento de la aceptación de la oferta — y no puede sujetarse a la condición suspensiva de entrega del documento en que conste la aceptación, ni tampoco a la condición del pago de la prima; en consecuencia, para fines de prueba el contrato — de seguro se debe hacer constar por escrito y a falta de esta prueba no se admite más que la confesional. La empresa aseguradora está obligada a entregar al contratante el documento privado denominado póliza, en el cual se hacen constar los derechos y las obligaciones de las partes; esta póliza deberá contener:

- 1.- Los nombres y domicilios de los contratantes y firma de la empresa aseguradora.
- 2.- La designación de la cosa o de la persona — asegurada.
- 3.- La naturaleza de los riesgos garantizados.
- 4.- El momento a partir del cual se garantiza — el riesgo y la duración de esta garantía.
- 5.- El monto de la garantía.
- 6.- La cuota o prima del seguro.
- 7.- Las demás cláusulas que deban figurar, de — acuerdo con las disposiciones legales, así como las que lícitamente convengan ambas — partes contratantes.

Las modificaciones y adiciones a la póliza, también se harán constar por escrito; por una práctica incorrecta a estas modificaciones o adiciones, se les conoce bajo el nombre de endosos, invadiendo el uso de una voz con significado propio y específico que nuestro derecho mercantil confiere, con su peculiar significado, a la materia de Títulos de Crédito. Esta práctica, sin embargo, ya es reconocida, inclusive por la Ley. Si el contenido de la póliza o de sus modificaciones o endosos no concuerdan con la oferta, el asegurado puede pedir la rectificación correspondiente dentro de los treinta días que sigan al día en que reciba la póliza; pero transcurrido ese plazo, sin manifestar su oposición, se consideran aceptadas las estipulaciones de la póliza o de sus endosos. - (Artículos 19, 20, 21 y 25).

El asegurado está obligado al pago de la prima, la cual vence en el momento de la celebración del contrato; pero si dentro de los treinta días naturales siguientes no hubiere sido pagada, cesan automáticamente los efectos del contrato. (Artículos 34 y 40).

En lo que se refiere a la realización del riesgo, o sea su conversión en siniestro y siendo el contrato válido, - la empresa aseguradora responderá de todas las consecuencias del riesgo asegurado a menos que en forma expresa se excluyan determinados acontecimientos; y, el crédito que resulte del contrato de seguro vencerá dentro de los treinta días que sigan a la fecha en que la empresa halla recibido las informaciones y documentos que le permitan conocer el fundamento de la reclamación, pero en ningún caso queda obligada la empresa, si probase que el siniestro se causó por dolo o mala fe del asegurado, del beneficiario o de sus respectivos

causahabientes, no permitiéndose liberación de responsabilidad cuando el siniestro halla sido causado por culpa del asegurado, pero se permitirá la cláusula que libere a la empresa en caso de culpa grave. La empresa aseguradora que pague una indemnización su subroga, hasta la cantidad pagada, en todos los derechos y acciones contra terceros que, por causa del daño sufrido, correspondan al asegurado; si la subrogación es impedida por actos u omisiones del asegurado, la empresa se libera de sus obligaciones. (Artículos 59, 71, 77 y 111).

Debemos señalar que las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescriben en dos años contados desde la fecha del acontecimiento que les dió origen. (Artículo 81).

Por lo que toca a las disposiciones específicas para el seguro contra la responsabilidad civil, encontramos que la Ley vigente contiene las siguientes:

Establece que en este tipo de seguro, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro; asimismo estarán a cargo de la empresa aseguradora, salvo convenio en contrario, los gastos que resultaren de los procedimientos seguidos contra el asegurado; y atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero perjudicado, a quien se considerará como beneficiario del seguro a partir del momento del siniestro. En caso de muerte de éste, su derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria, no procediendo lo anterior cuando la ley o el contrato que establezcan para el asegurado la obligación de indemnizar, señale los familiares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemnización.

Por otra parte, ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante, hecho o concertado sin el consentimiento de la empresa aseguradora, le será oponible. La confesión de la materialidad de un hecho no -- puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad; pero la empresa aseguradora deberá reembolsar proporcionalmente al asegurado, cuando éste indemnice en todo o en parte al tercero.

Deberá darse aviso sobre la realización del hecho, que importe responsabilidad, tan pronto como se exija la indemnización al asegurado; y en los casos de juicio civil o penal, el - asegurado proporcionará a la empresa aseguradora todos los datos y pruebas necesarios para la defensa.

Inciso 4).- EL ASPECTO ADMINISTRATIVO: LAS AUTORIDADES ADMINISTRATIVAS.

Conforme a la distribución de competencias de nuestra organización política, corresponde a los poderes federales legislar sobre el comercio (Constitución Política, artículo 73, fracción X), en consecuencia, la Ley General de Instituciones de Seguros, como Ley secundaria, desarrolla ampliamente la organización que, en la esfera de lo administrativo, toca a la actividad aseguradora.

De acuerdo con la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado del 24 de diciembre de 1958, se distribuyen las competencias de las funciones políticas y político administrativas que corresponden al Poder Ejecutivo Federal; dentro de esta distribución encontramos que, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, corresponde el despacho de los asuntos relacionados con la política económica y financiera, concretamente, dentro de lo que se refiere a la llamada Dirección de Crédito, del Departamento de Seguros y Fianzas, prevee a la observancia de la Ley de la materia. (Artículo 6o. de la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado).

En cumplimiento de la función de vigilancia que la Ley General de Instituciones de Seguros, confiere, a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, esta autoridad administrativa, además de tener las más amplias facultades para la vigilancia e inspección de las instituciones de seguros, le ha permitido crear un organismo auxiliar, encargado de la inspección y vigilancia de las instituciones; este organismo es la Comisión Nacional de Seguros. (Artículo 113).

En acatamiento de la Ley citada, se encuentra en vigor el Reglamento de la Comisión Nacional de Seguros, publicado en el Diario Oficial del 28 de febrero de 1956.

De acuerdo con este reglamento, las funciones - de inspección y vigilancia de las instituciones de seguros que corresponden a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y se ejercen por conducto de la Comisión Nacional de Seguros (artículo 1o).- Esta comisión está formada por, dos cuerpos colegiados; el uno, un comité permanente integrado por cinco vocales, nombrados por la secretaria encargada del ramo; a este comité compete la inspección y vigilancia, el despacho de los negocios y la aplicación de las normas que obligan a las instituciones de seguros en particular. El segundo cuerpo colegiado es el Pleno, el que se encuentra integrado por siete vocales, cinco que son los mismos que integran el Comité permanente y dos propuestos por las instituciones de seguros pero designados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público; este cuerpo es un órgano de consulta que conoce de los asuntos de carácter general que afectan a la actividad aseguradora.

La Secretaría citada deberá nombrar como Presidente de la Comisión auno de los vocales que integran el Comité permanente y al mismo tiempo será presidente del Pleno y del citado Comité permanente. (Artículos 1o., 2o., 3o., 4o. y 5o.)

Es muy importante señalar que las resoluciones de la Comisión Nacional de Seguros, requieren de la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, para obtener validez y producir efectos legales; esta obligación no representa un mero trámite, toda vez que la Secretaría de Hacienda y Crédito Público puede

reprobar o bien reservar para su estudio las resoluciones de la Comisión Nacional de Seguros. (Artículo 15 y 16).

Las facultades y obligaciones de la Comisión Nacional de Seguros son las siguientes:

I.- Desempeñar las funciones de inspección y vigilancia que previene la Ley General de Instituciones de Seguros.

II.- Formular y someter a la aprobación de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público su reglamento interior y el de inspección de las instituciones de seguros, así como intervenir en la formulación de los reglamentos a que se refiere la Ley General de Instituciones de Seguros.

III.- Aprobar las tarifas de primas y los documentos relacionados con la contratación de seguros.

IV.- Resolver las reclamaciones presentadas contra instituciones de seguros, dictando el laudo correspondiente cuando sea designado árbitro en los términos establecidos por la Ley General de Instituciones de Seguros; o, en su caso, ordenar la constitución e inversión de reservas dentro del procedimiento investigatorio a que el mismo precepto se refiere.

V.- Desempeñar las funciones que a la Secretaría de Hacienda corresponden en los casos de intervención, disolución, liquidación, quiebra o suspensión de pagos de las instituciones de seguros.

VI.- Actuar como órgano de consulta de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y será oída:

a).- En las solicitudes de autorización para el establecimiento de nuevas instituciones de seguros, de nuevos ramos o de sucursales o agencias en el país ó en el extranjero.

b).- En los casos de revocación de la autorización y de suspensión de actividades.

VII.- Comprobar si las inversiones de las instituciones están de acuerdo con la Ley y, en su caso, autorizar las operaciones relacionadas con dichas instituciones, aprobar los avalúos de bienes raíces, cuando sean necesarios de acuerdo con la propia Ley.

VIII.- Aprobar los balances que deben presentar las instituciones de seguros, de acuerdo con los requisitos y términos de la Ley General de Instituciones de Seguros.

IX.- Proponer a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público la imposición de sanciones administrativas, por violaciones a las leyes de la materia y sus reglamentos.

X.- Formar y publicar por lo menos anualmente, las estadísticas relativas a las operaciones de seguros.

XI.- Rendir a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público al final de cada año natural, un informe de sus labores.

XII.- Hacer los estudios que le encomiende la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y dar a la misma los informes y opiniones que le sean pedidos, así como hacer sugerencias y mociones -- referentes al seguro en general.

XIII.- Opinar en el caso de duda, sobre la interpretación de la Ley General de Instituciones de Seguros y demás disposiciones relativas.

NOTAS AL CAPITULO PRIMERO.

- (1).- Emilio Portes Gil. Las instituciones de Seguros y -
el Estado Mexicano. Sociedad Me-
xicana de Geografía y Estadísti-
ca. México, 1964, Pp. 8 y 9.
- (2).- Citado en Emilio -
Portes Gil. Op. Cit. Pp. 16 y 17.
- (3).- Salvador Gómez Arreola. Los Seguros Privados en México.-
Revista Mexicana de Seguros.-
México, 1968, Pp. 17.
- (4).- Salvador Gómez Arreola. Op. Cit. Pp. 19.
- (5).- Salvador Gómez Arreola. Op. Cit. Pp. 21.
- (6).- Citado por Emilio -
Portes Gil. Op. Cit. Pp. 31.
- (7).- Emilio Portes Gil. Op. Cit. Pp. 36.

C A P I T U L O I I .

DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

1.- El Derecho Objetivo.

Se puede pensar en distintas responsabilidades distinguiéndolas según su esfera de acción; así se diferenciará entre responsabilidad moral y responsabilidad jurídica. La responsabilidad moral no pertenece al mundo del derecho, sino a la ética, su noción es puramente subjetiva y pertenece a la "conciencia normativa" de cada persona; el fin de la regla moral no es utilitario se preocupa por los problemas de conciencia de cada individuo; consecuentemente, su campo de acción es más amplio que el de la regla jurídica (1). El mundo del derecho persigue un fin utilitario: regular las relaciones entre los hombres; la norma jurídica se preocupa por asegurar o promover el orden social; por lo contrario el problema de la responsabilidad moral es el del pecado: de un acto o de una abstención se es responsable moralmente ante Dios, si se es creyente, o ante la propia conciencia si se es ateo.

La responsabilidad jurídica es civil o penal-- y supone, necesariamente, la existencia de un daño causado a otra persona, daño que perturba el orden social; sin embargo, estos daños pueden tener naturaleza diferente ya sea que afecten los intereses de la sociedad o de una persona determinada y en ocasiones afectan a ambos tipos de intereses; de ahí la necesidad de distinguir la responsabilidad penal de la responsabilidad civil. Mayor luz sobre esta distinción proporcionan las autorizadas palabras de

los ilustres profesores de la Facultad de Derecho de París, Henri- y León Mazeaud y André Tunc (2): "Esa distinción entre la responsa- bilitad civil y la responsabilidad penal, que no es otra cosa, en- resumen, que la del derecho civil y el derecho penal, hace que apa- rezca que algunos actos llevan consigo, a la vez, la responsabili- dad penal de su autor; mientras que algunos otros ponen en juego, - o bien su exclusiva responsabilidad civil, o bien tan sólo su res- ponsabilidad penal.

Se advierte que un mismo hecho pone en marcha los dos órdenes de responsabilidades siempre que causa un daño in- dividuoal e inflige perjuicio a la sociedad; es decir, en virtud de la máxima: Nulla poena sine lege, cuando contraviene un precepto - de la ley penal. En la práctica, la situación se presenta con fre- cuencia. Por ejemplo, el ladrón, responsable penalmente, lo es ade- más civilmente; la pena pronunciada contra él no lo dispensa de re- parar el perjuicio que le haya ocasionado a su víctima. Está ex- puesto, a causa de su acto, a una doble acción, perteneciente la - una a la sociedad, y a su víctima la otra; tendiente la una a su - punición, y la otra a una restitución. Es idéntica la situación - del conductor de un automóvil que, de resultas de un exceso de ve- locidad, atropella a un peatón: responsable penalmente, es condena- do para con la sociedad a una multa o a la cárcel; responsable ci- vilmente, es condenado, en relación con la víctima, a una indemni- zación. Cuando exista así acumulación de la responsabilidad penal- y la de responsabilidad civil, la acción suele sufrir, en amplia - medida, la influencia de la acción penal; no dejan por ello de ser perfectamente distintos ambos órdenes de responsabilidad.

Pero la responsabilidad penal puede existir-- sin ir acompañada por la menor responsabilidad civil; porque todos los hechos reprimidos por la ley penal, como contrarios al -- buen orden social, no perjudican a una o varias personas determinadas; tales son los actos delictivos que no han producido su efecto (delitos intentados o frustrados), así la mendicidad, la vagancia, la tenencia de armas prohibidas, la conspiración, etc.

A la inversa, y con mucha mayor frecuencia, - existirá la responsabilidad civil con independencia de toda responsabilidad penal. El número de actos que ocasionan perjuicio a otro sin estar prohibidos por un precepto preciso de la ley penal es, en efecto, ilimitado. Aún requiriendo una culpa cualquiera, - una simple imprudencia o negligencia, aún cuando no esté reprimida por un precepto penal, obliga al que haya incurrido en ella a reparar el perjuicio resultante de la misma. Así, el círculo de la responsabilidad civil rebasa, con mucha amplitud, al de la responsabilidad penal."

La responsabilidad civil es un género que comprende dos especies, la primera está constituida por la responsabilidad contractual, la segunda por la llamada responsabilidad delictual o cuasidelictual o extracontractual.

En esencia no existe diferencia fundamental - entre ambos órdenes de responsabilidades civiles, sin embargo existen algunas diferencias accesorias, éstas diferencias radican en que la contractual es un efecto de las obligaciones y la extracontractual es una fuente de ellas; cuando se habla de responsabilidad contractual se supone un vínculo de derecho preexistente, -

ya que cuando una de las partes no cumple ese convenio se plantea la cuestión de la responsabilidad contractual; en cambio en la -- responsabilidad extracontractual no existe ningún vínculo de derecho entre el autor de un daño y su víctima, es a causa de la producción del daño cuando se crea el vínculo jurídico. Citaré nuevamente y para precisar las ideas, apenas apuntadas, las palabras de los hermanos Mazeaud y de Tunc (3): "La víctima puede situarse sobre el terreno contractual si ha celebrado un contrato válido con el autor del daño y si el perjuicio que padece proviene -- del incumplimiento de una obligación principal y accesoria surgida de ese contrato, o también si puede invocar una obligación --- principal de garantía asumida por el otro contratante. Sin embargo, algunas cláusulas del contrato pueden, dentro de ciertos límites, no solo suprimir o atenuar la obligación (lo cual hará en -- ocasiones que no exista incumplimiento del contrato), sino hasta suprimir o atenuar la responsabilidad o la garantía.

En esas hipótesis de culpa o de garantía contractuales, la víctima no puede situarse sobre el terreno delictual, salvo en aquellos casos excepcionales en que el mismo hecho que constituya una culpa delictual distinta del contrato y exterior del mismo.

Fuera de tales hipótesis, como contrapartida la víctima puede intentar una acción delictual. No obstante, dentro de ciertos límites, puede haber concluido con el autor del daño una convención que la prive de la repetición o que limite los efectos de la misma."

Sabiendo así sobre que terreno debe situarse-

la víctima, es preciso ahora concretar en que casos obtendrá efectivamente reparación, en que casos queda comprometida la responsabilidad del causante de un daño; en pocas palabras, cuáles son los requisitos constitutivos de la responsabilidad civil.

En la esfera delictual, lo mismo que en la esfera contractual, deben reunirse tres requisitos para que exista responsabilidad: un daño, una culpa, un vínculo de causa a efecto entre la culpa y el daño.

De acuerdo con este orden de ideas los elementos de la responsabilidad civil extracontractual son los siguientes:

- a).- La comisión de un daño.
- b).- La culpa o la utilización de cosas peligrosas, y
- c).- La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.

En consecuencia, la responsabilidad civil supone en primer término que un daño se haya producido en una persona o en una propiedad; además que ese daño lo haya causado alguien, bien procediendo dolosa o culposamente o bien utilizando alguna cosa peligrosa y, por último, que medie una relación de causalidad entre la acción u omisión causante del daño y éste último. El maestro Rafael Rojas Villegas (4) describe los elementos esenciales de la responsabilidad civil, refiriéndose a la responsabilidad subjetiva solamente, sin embargo, para nuestros efectos, podríamos agregar, en lo que toca al segundo elemento, la utilización de objetos peligrosos creadores de responsabilidad objetiva y esta emu-

neración sería completa; dice el autor citado: "Si no existiere un daño en la más amplia acepción de la palabra, comprendiendo -- también el perjuicio, o sea la privación de una ganancia lícita, -- es evidente que para el derecho civil no puede existir responsabilidad, es decir obligación, aún cuando hubiere dolo en el agente y existiere la relación de causa a efecto de que se ha hablado, -- que en este caso propiamente no podría referirse al hecho y al daño, toda vez que éste por hipótesis no se causaría, sino tal relación sólo podría mediar entre el hecho y la culpa.

También es esencial el segundo elemento de la responsabilidad civil, consistente en la culpa, pues como veremos después al hacer el estudio del mismo, se ha estimado uniformemente en la doctrina y en el derecho positivo, que la reparación del daño solo se presenta como una sanción que se aplica a aquél que procedió con dolo o con culpa.

Por último, la relación de causalidad entre el hecho y el daño, es esencial, pues lógicamente no puede hacerse responsable a alguien de las consecuencias perjudiciales que no puedan imputarse directa o indirectamente a su actividad."

Por daño, en sentido amplio se comprende: la pérdida sufrida por un patrimonio y la falta de ganancia ocasionada; ésto es; el *damnum emergens* y el *lucrum cessans*; o sea, lo -- que ya se conocía en el derecho romano con las siguientes palabras: "el daño causado al acreedor; lo que comprende el daño directo, y también, según varios textos, el daño que resulta indirectamente de la inejecución de la obligación; la ganancia que el acreedor hubiera podido sacar de su crédito si hubiere sido pagado, y de la que ha estado privado" (5). La doctrina, nacional y -

extranjera, conviene en que el daño, latu sensu, comprende a los daños strictu sensu y a los perjuicios (6).

Para nuestro Código Civil se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en un patrimonio por falta de cumplimiento de una obligación (artículo 2108) y se reputa perjuicio la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido con el cumplimiento de la obligación (artículo 2109). Ambos deben ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación ya sea que, respectivamente, se hayan causado o que necesariamente deban causarse (artículo 2110).

Por lo que toca al segundo elemento de la responsabilidad civil, o sea, la culpa o la utilización de cosas peligrosas debemos distinguir entre lo que se entiende por responsabilidad por los actos ilícitos o responsabilidad subjetiva, cuyo origen más remoto se encuentra en la llamada culpa Aquiliana, del derecho romano y la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado, teoría que ha producido gran inquietud entre los autores modernos.

La importancia de esta cuestión no es solamente teórica, nuestro Código Civil, con un defecto de técnica, engloba dentro del capítulo llamado " De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos " a ambas especies de responsabilidad (artículos 1910 y 1913); códigos más modernos, por ejemplo los de los estados de Morelos y Sonora, ya regulan en sendos capítulos los dos tipos de responsabilidad: la que se apoya sobre la culpa del autor del daño y la que no considera necesaria la existencia de la misma. Las limitaciones de esta tesis me impiden ahondar en este problema, en el cual reside el fundamento mismo de la responsabilidad -7-

civil y en el cual los autores se dividen y adoptan una u otra -- opinión. En consecuencia, expondré brevemente las opiniones a este respecto.

El punto de partida para encontrar el fundamento de la obligación de reparar, cuando alguien sin derecho lesiona el patrimonio o la persona de otro, fue elaborado lentamente por el derecho romano. La Ley de las Doce Tablas previó algunas disposiciones sobre el daño ilícito, y, hasta la República, -- la Ley Aquilia vino a reglamentar esta materia, sin aplicarse, -- sin embargo, a todo tipo de daños, sino contemplando casos concretos; entre los elementos en los cuales se basaba esta ley, se encontraba el siguiente: "Es preciso que el daño haya sido causado sin derecho, injuria. Es lo que, sucede no solo cuando el autor del daño ha obrado por dolo, sino también cuando ha simplemente cometido una falta, aunque fuera ligera; basta que se haya apartado de la línea de conducta que debe seguir un hombre prudente y honrado. Este delito puede, pues, ser cometido sin intención de dañar. Por otra parte, no podría haber *damnum injuria datum* cuando el autor del daño no ha hecho más que usar de un derecho que le pertenece; por ejemplo, del derecho de legítima defensa, matando, para salvar su propia vida, al esclavo que le ha atacado. Apenas se necesita agregar que el daño que resulta de un caso fortuito, o por fuerza mayor, no cae tampoco bajo la ley Aquilia." -- (7); este precepto fue recogido por el artículo 1382 del Código de Napoleón, el cual decide que el acto humano, que entrañe culpa, obliga a su autor a repararlo si el perjudicado ha sido un -- tercero; busca entonces el precepto las razones o motivos que han movido la conducta del autor del acto, las razones subjetivas, de

ahí el nombre de esta teoría; la regla legal supuso que la víctima del daño debería probar la culpa generadora del autor del mismo. - El poderoso fundamento de la responsabilidad culposa radica en la libertad misma del hombre, en su libre albedrío; el hombre es el centro del derecho, su conducta es la que necesita ser apreciada; - la responsabilidad civil toma entonces un grande apoyo moral, al decir de Ripert (8), "...es la consagración, por el derecho, de la gran regla moral que nos prohíbe dañar a terceros con nuestros actos, cuando estos son ilegítimos o el daño podía evitarse. Incurrimos en culpa cuando nos conducimos mal; si la mala conducta no causa perjuicio a nadie, sólo la moral puede sancionarla; si causa un daño, surge la obligación de repararlo."

Los viejos profesores del Derecho francés tuvieron que precisar la noción de culpa y así encontraron, al decir de Bonnetcase (9): "a).- la culpa lata, que supone en quien la comete una negligencia imperdonable o una inaptitud inadmisibles. En razón de su gravedad era asimilada al dolo, culpa, dolo próxima. --- b).- La culpa levis, que es la que no comete un buen administrador y que responde a una diligencia media y c).- la culpa levissima, - que es la que no comete un administrador de una diligencia excepcional."

El último cuarto del siglo XIX contempló, en forma acelerada el progreso técnico del hombre; las construcciones mecánicas y los aparatos, la gran industria; pero también, la situación injusta del obrero, cuyo único patrimonio eran sus manos, - el poderoso surgimiento de la clase proletaria desvalida frente a la construcción del mundo del derecho civil que exigía que el obrero accidentado, para obtener una indemnización debía encontrar y -

probar la culpa del patrón; sin embargo, las más de las veces o no existía o no podía probar culpa alguna; entonces el obrero -- se encontraba, al ser víctima de un accidente, condenado a la miseria, arrastrando a su familia en su desgracia, falta de recursos, frente a la empresa, muchas veces poderosa, a la que había entregado su fuerza de trabajo y al servicio de la cual había sido mutilado. Encontramos aquí, según la frase del profesor francés Gastón Morin, un magnífico ejemplo de "la rebelión de los -- hechos contra el Código Civil."

La doctrina francesa y el legislador alemán mostraron al mundo la necesidad de la creación de un nuevo derecho. Por lo que respecta al tema materia de esta tesis, es necesario señalar la influencia que estas nuevas ideas ejercieron sobre la doctrina general de la responsabilidad civil y concretamente sobre su elemento culpa.

Los autores quisieron eliminar, al momento - de la aparición de la llamada doctrina del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva, toda idea de culpa; encontrar el derecho de la reparación del daño y olvidarse del derecho de la responsabilidad, basado en una idea de culpa (10). A continuación - encontramos la opinión, típica de estos autores, de René Demogue (11), "Queda el caso que más preocupa: aquel en que el daño acontece sin falta un poco sería ...resulta de la utilización con las precauciones requeridas de un mecanismo, de un objeto en sí peligroso, aún con el empleo de todas las medidas de precaución actualmente conocidas. Manejar por las necesidades de la industria, tomando todos los cuidados deseables, explosivos, líquidos - - -

inflamables, o aun conducir un automóvil, un vehículo capaz de -- marchar a gran velocidad, utilizar el gas, la electricidad, el acetileno, etc., corresponden a esta idea. Y hay que hacer constar que en la vida moderna los actos de este género han llegado a ser cada vez más frecuentes. La teoría clásica, aplicando el adagio: "la cosa parece para su dueño", cuantas veces no hay falta reconoce la irresponsabilidad del autor... Para nosotros, cuando hay -- empleo de un organismo peligroso: la electricidad, automóvil, si aquel que lo utiliza no ha cometido ninguna falta o no ha cometido sino una falta ligera, debe ser plenamente responsable... Por otra parte, la responsabilidad será soportada mas fácilmente por el autor. Los organismos peligrosos tienen un carácter común: son costosos. El que los emplea, teniendo una situación afortunada -- podrá más fácilmente sufrir una pérdida. Por otra parte es probable que obtenga de esta cosa ciertos provechos, ciertos placeres, sin lo cual no habría empleado. En fin, socialmente, está en disposición de asegurarse contra las consecuencias de su responsabilidad. Además debe prever el accidente más fácilmente que la víctima, estando en contacto más frecuente con el objeto peligroso."

No está dentro del tema de esta tesis, el estudio y justificación filosófica, humana y jurídica de la doctrina del riesgo o responsabilidad objetiva en su aplicación a la -- responsabilidad por riesgos profesionales, que por otra parte, encontramos plenamente justificada; para los efectos de esta tesis, basta saber que nuestro derecho positivo, en el artículo 1913 -- siguió al artículo 404 del Código Civil soviético en la - - - --

consagración de la responsabilidad por utilización de objetos peligrosos; según la doctrina objetiva, el precepto citado no contiene una consagración absoluta de la doctrina del riesgo, sino que adopta una solución intermedia. El artículo del Código soviético reza: "Las personas o instituciones cuyas actividades implican un considerable peligro para los demás (por ejemplo: ferrocarriles, tranvías, empresas manufactureras e industriales, vendedores de materias inflamables, guardianos de animales salvajes, constructores de edificios y otras instalaciones, etc.) responderán de los perjuicios causados por tal causa, si no probasen que el daño se produjo por fuerza mayor, intención o negligencia inexcusable de la propia víctima." (12)

En este precepto encontramos las ideas de agravación de peligro por parte del autor del daño y la liberación de responsabilidad, además del caso de fuerza mayor, por la negligencia inexcusable de la víctima.

Se encuentra, entonces, en el precepto que informo a nuestro artículo 1913 una consignación de teoría del riesgo con fuertes influencias de la responsabilidad por culpa. (13)

Es de interés señalar, para los efectos que persigo, que la enumeración de los objetos peligrosos, creadores de responsabilidad, aún cuando el autor del daño proceda lícitamente, no es limitativa. Acerca de lo que debe entenderse por cosas peligrosas citaré, en primer término la opinión del eximio maestro, que fue de nuestra facultad, el licenciado Francisco H. Ruiz (14): "El concepto de cosa peligrosa es todavía vago e impreciso. La distinción entre cosa peligrosa y no peligrosa es di-

fácil de establecer. Hay cosas inertes por sí mismas, que la actividad que pueden desarrollar procede del exterior y cesa cuando dejan de recibir impulso que viene de fuera. Pero hay otras cosas que tienen, como dicen los autores, "dinamismo propio" que puestas en actividad funcionan en virtud de su acción propia, de las energías que desarrollan en su interior, sin necesidad de que siga interviniendo la obra del hombre; cosas que puestas en movimiento, generan fuerza mecánica propia para continuar produciendo sus efectos independientemente de la actividad humana. En estas cosas entran en juego energías que el hombre puede desatar pero que ya en actividad, sólo relativamente las controla y dirige. A medida que crece la intensidad de esas fuerzas, que aumenta la velocidad de los movimientos que producen, se vuelve más difícil que el hombre las domine por completo y las dirija a su voluntad. Su uso se vuelve peligroso y crean un riesgo que amenaza a los demás."

Siguiendo estas ideas, el señor profesor de nuestra Facultad de Derecho, Rafael Rojina Villegas (15), entiende que el término "cosas peligrosas" comprende a los objetos, que por su naturaleza, crean un peligro para la colectividad. La peligrosidad, insiste, debe apreciarse según la naturaleza funcional de la cosa; ésto es, no la cosa estática o independiente de su función, sino precisamente, funcionando. Citemos sus palabras: -- "La peligrosidad debe apreciarse tomando en cuenta la naturaleza funcional de la cosa; es decir, no la cosa independientemente de su función, sino la cosa funcionando. Por ejemplo, un automóvil es cosa peligrosa cuando funciona, cuando está en marcha, desarrollando determinada velocidad, un cable de energía eléctrica--

es cosa peligrosa cuando conduce la energía, es decir, cuando funcionan normalmente. Una pistola es cosa peligrosa cuando está en condiciones de funcionar como pistola, etc. Pueden existir cosas-peligrosas por sí mismas y esto ocurrirá solo con las sustancias explosivas o inflamables, que por factores independientes de su funcionamiento mismo, por ejemplo, por el clima, por el calor atmosférico, etc., se convierten en sustancias peligrosas, pero -- exceptuando este caso, en general, los mecanismos, los aparatos, los instrumentos, etc., son peligrosos, en tanto y cuanto se atienda a su naturaleza funcional. Por este motivo, se ha entendido el artículo 1913 en el sentido de que la cosa se convierta en peligrosa, en tanto y cuanto cumpla una función, que es la que crea el riesgo o, como decimos, la peligrosidad de la cosa depende sólo de su naturaleza funcional; aquellas cosas que están llamadas por su propia naturaleza a desarrollar una función, a cumplir con un fin, son peligrosas porque solo su fin en tanto que originen un riesgo; por ejemplo: los mecanismos al funcionar, los vehículos por la velocidad que desarrollan, los cables de energía eléctrica en tanto y cuanto conduzcan dicha energía." El texto del citado artículo 1913 es el siguiente: "Cuando una persona hace uso de -- mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza -- explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima."

En esta forma nuestro Código Civil contiene - dentro de las normas que regulan la responsabilidad causada por cosas en general (artículo 1932 basado en el artículo 1908 del -- Código Civil español), disposiciones especiales para la responsabilidad por daños a causa de actividades peligrosas o cosas peligrosas (artículo 1913 inspirado en el artículo 404 del Código Civil soviético). Ambos tipos de preceptos se fundan en la idea de que aquel que recibe provecho de una cosa o actividad, o que simplemente use la cosa o desarrolle la actividad que implique riesgos de daños para terceros, debe responder de las posibles consecuencias dañosas; sin embargo por el tenor del artículo 1913, encontramos que existe una presunción en favor del dañado y que la carga de la prueba recaerá sobre el dañante para tratar de, con base en las causas de irresponsabilidad que el precepto contiene, probar su inocencia, basandola, solamente, en la culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

La idea de peligrosidad domina, pues, nuestros preceptos legales aplicables a la responsabilidad con motivo del uso de las cosas (16); en consecuencia, encontramos que la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva informa a -- nuestros preceptos; la necesidad de incorporar estas teorías a la legislación de un pueblo, se justifica en cuanto cumple con el -- propósito del derecho: buscar la entrega de lo que le pertenece a cada quien; en nuestro caso y para los efectos de esta tesis, buscar la pronta reparación del daño a las víctimas de los accidentes a causa del tránsito de vehículos. Para terminar estos breves comentarios acerca del segundo elemento de la responsabilidad - -

civil y sobre la implantación de la teoría del riesgo en las legislaciones modernas, citaré algunas palabras del profesor de la Facultad de Derecho de la Universidad Central de Venezuela, José-Melich Orsini (17): "A medida que ha avanzado la industrialización de un país, se ha incrementado en consecuencia el número de daños ocasionados por el uso de utilaje moderno, se ha sentido siempre la necesidad de crear sistemas jurídicos de protección en favor de las víctimas de tales accidentes, aliviándoles la carga de la prueba de la culpa *juris tantum*, que se transformaron luego en presunciones *juris et de jure* o en sistemas de responsabilidad objetiva, cuando la mayor complejidad del utilaje industrial permitía invocar con éxito el caso fortuito para liberarse de responsabilidad. La necesidad de protección ha llegado a ser tan sentida en algunos ramos de la actividad moderna que el propio legislador se ha visto obligado muchas veces a enfrentar directamente la solución del problema mediante la promulgación de leyes especiales o mediante reformas al Código Civil, pero aún en aquellos países en que la legislación ha mostrado indiferencia a las nuevas realidades, los signos de la misma se observan en un afinamiento de la noción de culpa y en la creciente tendencia de los tribunales a dar fácilmente por comprobada su existencia."

El tercer elemento de la responsabilidad civil es, decíamos, la relación de causa a efecto entre el hecho y el daño; en otras palabras, no es suficiente, para dar nacimiento a la responsabilidad civil, con que la víctima haya sufrido un daño, ni que exista un causante culposo u objetivo del daño; es -

necesario un tercer y último requisito, la existencia de un vínculo de causa a efecto entre el daño y el hecho culposo o ilícito — que el daño sufrido sea la consecuencia de la culpa cometida. Refiriéndose a este tercer elemento, dicen los profesores de la Facultad de Derecho de París, hermanos Mazeud y Tunc (18): "Cada — cual reconoce la necesidad de este elemento constitutivo, necesidad que fue admitida tanto por el derecho romano como por el antiguo derecho francés. No existe discusión ni sobre este punto ni — tampoco acerca de la necesidad del perjuicio: en efecto, el buen-sentido impone la existencia de un vínculo de causalidad. El autor de una culpa no puede tener que reparar, evidentemente, sino los perjuicios que sean la consecuencia exclusiva de esa culpa. — Nadie piensa en reclamarle el abono de daños y perjuicios a una — persona que nada ha tenido que ver con la realización del perjuicio sufrido."

Por último y únicamente para distinguir las — confusiones que puedan existir entre la culpa y el vínculo de causalidad, citaré, también, la autorizada voz de los autores antes-señalados (19): "(El vínculo de causalidad)... es distinto de — aquella (la culpa) en su existencia: puede haber culpa sin vínculo de causalidad o, inversamente, vínculo de causalidad sin culpa.

En primer término, cabe que se pueda comprobar la existencia del daño con la culpa si un automovilista que no posea el permiso para conducir, pero que, sepa guiar, puede no ser la causa de un accidente en la producción del cual haya participado; por lo tanto, no ser responsable de él filosóficamente, ni —

moral, ni jurídicamente. No obstante, conducir sin permiso es una culpa y, sin esa culpa, el daño no se habría realizado.

Inversamente, un automóvil es, causa de un --- accidente producido por la rotura de su volante, sin que, con frecuencia, pueda serle reprochada ninguna culpa al guardián.

Sin embargo, es preciso no "materializar" el vínculo de causalidad, hacer de él un elemento completamente distinto de la culpa y del perjuicio. Es, por su naturaleza, un vínculo, una relación entre la culpa y el perjuicio, una cualidad recíproca de la culpa y del perjuicio. Eso es lo que explica que el demanda que invoque una "causa ajena" niegue, por eso mismo, casi siempre, la culpa y la causalidad, todo a la vez. E igualmente, -- tan solo con la condición de comprender ese hecho se podrá asimilar la materia y comprender la imposibilidad de aplicarle fórmulas demasiado rígidas sobre todo en materia de perjuicio "directo" o "indirecto".

Distinto de la culpa en su existencia, ¿ es también distinto de ella el vínculo de causalidad en sus efectos?.

La averiguación de la culpa tiene por único resultado determinar si existe responsabilidad: cuando el acto no es culposo, no puede ser exigida la responsabilidad de su autor; cuando se ha cometido una culpa, por leve que sea, la misma obliga a reparación integral: la gravedad de la culpa no debe influir sobre la cuantía de los daños y perjuicios.

La investigación de la existencia del vínculo de causalidad posee, a su vez, por primer resultado determinar si-

existe la responsabilidad: cuando el daño no sea el resultado de la culpa, no ha lugar a reparación. Pero, ¿posee un segundo resultado? Se está tentado de responder por la afirmativa al asignarle un papel en la fijación de la cifra de los daños y perjuicios. En efecto, parece que un daño pueda ser, en mayor o menor grado, la consecuencia de una culpa: lo es en su totalidad si la culpa es su única causa (entonces, el autor de esa culpa estará obligado a repararla íntegramente); pero lo es solamente en parte si la culpa no constituye sino una de sus causas."

Consecuentemente, en materia de responsabilidad civil, podrá existir ausencia de nexo causal cuando un daño se produzca por culpa de la víctima, por hecho de un tercero, por caso fortuito o por caso de fuerza mayor. En este sentido el profesor Rafael Rojina Villegas (20) opina: "Desde el punto de vista filosófico es claro que ese daño ha tenido una causa; pero en sentido jurídico decimos que no existe el nexo causal para originar la responsabilidad del que es demandado en el falso supuesto de que fue el que motivó el daño. Si se trata de culpa de la víctima, de caso fortuito o de fuerza mayor, propiamente no existe un caso de responsabilidad civil; pero si el daño se produjo por el hecho de un tercero, habrá que distinguir si el demandado deberá responder por esa actividad ajena según las normas que hemos comentado, o bien, si estamos en presencia de un caso de responsabilidad directa de dicho tercero. Para la hipótesis de culpa de la víctima, el artículo 1910 del Código Civil vigente, requiere que se trate de una culpa inexcusable, de manera que si fuere excusable, sí habrá responsabilidad civil a cargo del causante del daño, pero siempre y ---

cuando sea además culpable del mismo. Como también suponemos que - la víctima cometió una culpa excusable de su parte, estaremos en - presencia de un caso de responsabilidad originado por dualidad de - culpas: la del agente y la de la víctima ...Sólo diremos que la -- culpa es inexcusable, cuando ningún adulto de ordinaria mentalidad, conducta y previsión, hubiere ejecutado el hecho, como sería por - ejemplo, el no atravesar una calle cuando los vehículos tienen la - señal de adelante para transitar; o bien, como sería el no pene--- trar en la zona de peligro, cuando se anuncia el uso de explosivos en determinado lugar, para la ejecución de ciertas obras."

Inciso 2).- LA REPARACION DEL DAÑO.
(El Código Civil para -
el Distrito y Territo--
rios Federales.
La Ley Federal del Tra-
bajo).

Conforme al artículo 1915 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, se establecía que para responder de los daños causados a terceros, entre otras causas, por el uso de automóviles, dicha reparación debería consistir en el restablecimiento de la situación anterior a la producción del daño y cuando la reparación era imposible se deberían de pagar los daños y los perjuicios producidos. De acuerdo con este sistema original y conforme a las definiciones que el mismo cuerpo legal proporciona, se entiende por daño la pérdida o menoscabo sufrido en un patrimonio (artículo 2108); y se reputa perjuicio a la privación de cualquier ganancia lícita que debiere haberse obtenido (artículo 2109). Por analogía se puede inferir que tanto los daños como los perjuicios deben ser consecuencia directa e inmediata del accidente, ya sea que, respectivamente, el daño se haya causado y el perjuicio necesariamente debe causarse. De acuerdo con este orden de ideas y al ordenar la Ley el restablecimiento de la situación anterior al daño, se obtenía según la hipótesis legal la completa reparación, pues si la persona o el objeto dañado no se podían volver a su estado anterior, la obligación se traducía en pagar tanto los daños como los perjuicios.

Sin embargo, a partir del 20 de enero de 1940 - el precepto materia de este comentario fue objeto de reforma, por adición, al serle agregadas cinco fracciones que regulan, la repara

ción del daño causado a las personas. Primeramente señalaré el texto actual del precepto y posteriormente se harán algunos comentarios:

"Artículo 1915.- La reparación del daño debe consistir en el restablecimiento de la situación anterior a él, y cuando ello sea imposible, en el pago de daños y perjuicios:

I.- Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte o incapacidad total, parcial o temporal, el monto de la indemnización se fijará aplicando las cuotas que establece la Ley Federal del Trabajo, según las circunstancias de la víctima, y tomando por base la utilidad o salario que perciba.

II.- Cuando la utilidad o salario exceda de veinticinco pesos diarios, no se tomará en cuenta sino esa suma para fijar la indemnización.

III.- Si la víctima no percibe utilidad o salario, o no pudiere determinarse éste, el pago se acordará tomando como base el salario mínimo.

IV.- Los créditos por indemnización cuando la víctima fuere un asalariado son intransferibles, y se cubrirán preferentemente en forma de pensión o pagos sucesivos.

V.- Las anteriores disposiciones se observarán en el caso del artículo 2647 de este Código".

En primer lugar señalaremos que el legislador, cometió una injusticia en perjuicio al daño a las personas y no así en el daño a las cosas: introdujo en la reparación del daño de aquéllas un sistema de los llamados de limitación de responsabilidad al

consignar solamente acción legal para reclamar hasta el límite o tope máximo que consigna.

El distinguido catedrático de nuestra facultad-licenciado Rafael Rojina Villegas (21), comenta a este respecto y -refiriéndose a la reforma del Código Civil de 1940 que "...actualmente sólo procede la reparación total cuando el hecho ilícito cause daños a las cosas, siendo en cambio injustamente restringida --- cuando los infiera a las personas."

Por su parte el licenciado Ernesto Gutierrez y González (22), comentando el artículo 1915 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales, opina que es incorrecta la idea que inspiró esta norma, pero su texto es hoy injusto por anticuado, en especial cuando se refiere a la reparación del daño cuando éste se produce en la integridad corporal de la víctima, citemos a este autor: "...piénsese en este caso: Juan "obrero calificado", percibe un sueldo o salario de doscientos pesos diarios, suma que actualmente no es nada excepcional en las grandes fábricas. La familia de Juan está sujeta con vista de ese salario, a un régimen de vida --- desahogado.

Al salir de su casa Juan, es atropellado y muerto por un automóvil. En manera independiente a la sanción penal por el delito que comete, el que mata a Juan, debe pagar una indemnización pecuniaria a la familia de la víctima a título de reparación, la cual se fija conforme a la disposición del artículo 1915 en estudio, pero de acuerdo con la fracción II del mismo, deberá pagar el equivalente a veinticinco pesos diarios, multiplicados por el número de días que marca la Ley Federal del Trabajo para el caso de ---

muerte de un obrero esta ley determina, en su artículo 298, en lo conducente, que:

"En caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior, será la cantidad equivalente al importe de seiscientos doce días de salario..."

Por lo mismo, el autor del hecho ilícito, deberá entregar a la familia de Juan, veinticinco pesos multiplicados por 612 días, lo que hace un total de \$ 15,300.00, cantidad que si Juan viviera, percibiría en menos de tres meses de trabajo.

¿Será posible que esa familia, con necesidades adecuadas al salario que percibía Juan, resulte resarcida del daño que se le cause, entregándole esa cantidad?

Considero que por anticuada esta norma -pues el texto que presenta corresponde a reforma de 30 de diciembre de 1939- se presta a injusticias, y por ello se debe fijar la indemnización sobre la base del salario efectivo o utilidad que perciba la víctima, conforme a las nóminas del negocio en donde preste sus servicios, sin limitación de cuantía, pues si lo que se busca con la indemnización es colocar a la víctima en la situación más parecida a la que guardaba antes del daño, y si la víctima directa falleció, a las otras víctimas, los familiares, debe colocárseles en la mejor situación posible.

Pero mayor injusticia se comete, si se considera la fracción III de esta norma, la cual determina:

"Si la víctima no percibe utilidad o salario, o no pudiere determinarse éste, el pago se acordará tomando como base el salario mínimo".

De acuerdo con esto, resultará en el ejemplo antes puesto, que si Juan fallece a causa de las lesiones que le produce el atropellamiento, pero Juan no era obrero sino profesional - libre, V.g. médico, ingeniero, licenciado en Derecho, etc., y no se puede determinar su utilidad o salario pues no lo percibe fijo, ni tiene asignado alguno, entonces, a su familia se le cubrirán 612 días de salario mínimo.

Actualmente, el salario mínimo para el Distrito Federal es de \$ 21.50, y por ello la familia de Juan, que era licenciado en Derecho, percibirá \$ 13,158.00 en concepto de indemnización. ¿Es esto justo?

En todo caso, la ley debe reformarse, y establecer que se pagará el sueldo o salario de la víctima, sin límite de cuantía según la nómina del patrón a quién prestaba sus servicios, - y si se trata de profesionales libres, entonces se deberá atender - para fijar la indemnización que deba percibir su familia, a las declaraciones del impuesto sobre la renta que hayan presentado a las autoridades hacendarias durante el último año.

De esta forma se colocará a las familias de las víctimas directas del daño corporal en una posición menos dura, de la que se les avecina con la muerte del jefe de casa."

Hay que hacer notar que las críticas del profesor Gutiérrez y González, fueron hechas en fecha anterior a las reformas de la Ley Federal del Trabajo de 7 de febrero de 1956, las que establecían un total no de 612 días sino de 730 días; por lo tanto, en su primer ejemplo la cantidad a pagar era de \$ 19,000.00 - y en el segundo, era de \$24, 220.00; en el caso de la fracción ter-

cera, se estará a una incongruencia todavía mayor, pues si la víctima no percibe utilidad o salario, obtiene una mayor indemnización - que si lo percibiese, en atención a que el tope legal de indemnización es de \$ 25.00 diarios y en cambio el salario mínimo para el -- bienio 1970-1971 es de \$ 32.00 diarios.

Por otra parte, y conforme al artículo 1915 citado, las cuotas a aplicar son las siguientes, de acuerdo con la - Ley Federal del Trabajo de primero de mayo de 1970:

a).- Incapacidad permanente total.

Definición: Artículo 480.- "Es la pérdida de -- facultades o actitudes de una persona que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo por el resto de su vida."

Indemnización: Artículo 495.- "Si el riesgo produce al trabajador una incapacidad permanente total, la indemnización consistirá en una cantidad equivalente al importe de mil noventa y cinco días de salario."

b).- Incapacidad permanente parcial.

Definición: Artículo 479.- "Incapacidad permanente parcial es la disminución de las facultades o aptitudes de -- una persona para trabajar."

Indemnización: Artículo 492.- "Si el riesgo produce al trabajador una incapacidad permanente parcial, la indemnización consistirá en el pago del tanto por ciento que fija la tabla de valuación de incapacidades, calculado sobre el importe que debería pagarse si la incapacidad hubiese sido permanente total. Se tomará el tanto por ciento que corresponda entre el máximo y el mínimo establecidos, tomando en consideración la edad del trabajador, -

la importancia de la incapacidad y la mayor o menor aptitud para ejercer actividades remuneradas, semejantes a su profesión u oficio. Se tomará asimismo en consideración si el patrón se ha preocupado por la reeducación profesional del trabajador."

c).- Incapacidad temporal.

Definición: Artículo 478.- "Incapacidad temporal es la pérdida de facultades o aptitudes que imposibilitan parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo."

Indemnización: Artículo 491.- "Si el riesgo produce al trabajador una incapacidad temporal, la indemnización consistirá en el pago íntegro del salario que deje de percibir mientras subsista la imposibilidad de trabajar. Este pago se hará desde el primer día de la incapacidad.

Si a los tres meses de iniciada una incapacidad no está el trabajador en aptitud de volver al trabajo, él mismo o el patrón podrá pedir, en vista de los certificados médicos respectivos, de los dictámenes que se rindan y de las pruebas conducentes, se resuelva si debe seguir sometido al mismo tratamiento médico y gozar de igual indemnización o procede declarar su incapacidad permanente con la indemnización a que tenga derecho. Estos exámenes podrán repetirse cada tres meses. El trabajador percibirá su salario hasta que se declare su incapacidad permanente y se determine la indemnización a que tenga derecho."

Ch).- Muerte.

Concepto: Cesación de la vida.

Indemnización: Artículo 500.- " Cuando el ries

go traiga como consecuencia la muerte del trabajador, la indemnización comprenderá:

I.- Dos meses de salario por concepto de gastos funerarios; y

II.- El pago de la cantidad que fija el artículo 502."

Artículo 502.- "En caso de muerte del trabajador, la indemnización que corresponda a las personas a que se refiere el artículo anterior será la cantidad equivalente al importe de setecientos treinta días de salario, sin deducir la indemnización que percibió el trabajador durante el tiempo en que estuvo sometido al régimen de incapacidad temporal."

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, además de la reparación del daño regulada en el artículo 1915 consagra acción en el artículo 1916 para reclamar la llamada reparación moral. Condiciona la existencia de la reparación moral al criterio judicial: el juez puede acordarla; esto es, se trata de una facultad discrecional y no de un derecho objetivo. Sin embargo debemos anotar que esta reparación, no tiene una existencia autónoma en nuestro Código, al igual que en la gran mayoría de códigos de las entidades de la Federación, solamente y siguiendo un sistema sajón, los estados de Morelos y Sonora declaran, específicamente, que la reparación moral es autónoma con respecto a la reparación del daño material (Morelos, artículo 2018 y Sonora, artículo 2087); en otras palabras, en estos cuerpos legales no se requiere para su existencia de un previo daño material causado, --

sino que se atiende a un mero criterio de lesión a un valor moral. Conforme a la definición proporcionada por los hermanos Mezeaud — (23), ya devenida clásica, el daño moral es "...el perjuicio extra patrimonial, no económico..."; explican estos autores que: "...dos categorías de daños se oponen de manera muy clara. Por una parte, — los que tocan a lo que se ha llamado parte social del patrimonio moral: hieren a un individuo en su honor, su reputación, su consideración; por otra parte los que tocan a la parte afectiva del patrimonio moral; hieren a un individuo en sus afectos: se trata, por ejemplo, del dolor experimentado por la muerte de una persona que nos es querida. Los primeros están siempre o casi siempre más o menos ligados a un daño pecuniario: la falta de consideración arrojada sobre una persona la expone, la más de las veces a perjudicar la pecuniariamente, sea obligándola a abandonar la situación que ocupa, sea comprometiéndola su porvenir o el de sus hijos, sea haciendo peligrar su comercio o su industria. Así, casi no hay dificultad para admitir aquí una reparación... Al contrario, numerosos son los que rehusan toda indemnización por lesión de los sentimientos de afectos. Es que, entonces, el daño moral, está, muy frecuentemente, limpio de toda mezcla; el dolor, la pena son los únicos perjuicios causados; pecuniariamente la víctima no sufre ningún daño. Por otra parte, al lado de los daños que tocan la parte social y la parte afectiva del patrimonio moral, hay otros que, porque no son pecuniarios, entran en la categoría de los perjuicios morales y para los cuales se plantea, por consiguiente la cuestión de saber si deben ser reparados. Es imposible una enumeración; solamente se pueden citar, a título de ejemplos, los ataques a las —

convicciones y a las creencias... y aun todos los daños que hieren a la persona física sin disminuir su capacidad de trabajo; sufrimientos, cicatrices y heridas que afectan a la estética."

El texto vigente de nuestro artículo 1916 es - el siguiente: "Independientemente de los daños y perjuicios, el juez puede acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito o de su familia, si aquélla muere, una indemnización equitativa, a título de reparación moral, que pagará el responsable del hecho. - Esa indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo que importe la responsabilidad civil. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará al Estado en el caso previsto en el artículo 1928."

Por último, creo injusto que el artículo anterior exima al Estado de la posibilidad de ser sujeto pasivo de la reparación moral, pues le otorga una situación de privilegio, mayor aún que la que contempla el artículo 1928 del mismo código, - que es del tenor siguiente:

"El Estado tiene obligación de responder de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de las funciones que les estén encomendadas. Esta responsabilidad es subsidiaria, y sólo podrá hacerse efectiva contra el Estado cuando el funcionario directamente responsable no tenga bienes, o los que tenga no sean suficientes para responder del daño causado."

La vida cotidiana nos enseña el gran número de casos de vehículos propiedad de los gobiernos federal y local, - que se ven envueltos en accidentes por tránsito de vehículos y en no pocos de esos casos, el culpable frecuentemente es el conductor del vehículo oficial que se siente casi impune; el dañado se en-

cuenta entonces ante un injusto privilegio que le lleva a primero demostrar la culpa del conductor del vehículo oficial, y posteriormente demostrar su insolvencia para poder obtener del Estado su responsabilidad subsidiaria. Todas estas situaciones se terminarían con la implantación del seguro obligatorio.

NOTAS AL CAPITULO II.

- 1.- Cfr. Francisco Larroyo. Los principios de la Etica Social. Editorial Porrúa. México, 1956. - Págs. 100 y Ss.
- 2.- Henri y León Mazeaud y-
André Tunc. Tratado Teórico y Práctico de la-
Responsabilidad Civil Delictual y
Contractual. Ediciones Jurídicas-
Europa-América. Buenos Aires, --
1961. Tomo I, Volumen I. Págs. --
8 y 9.
- 3.- Henri y León Mazeaud y-
André Tunc. Op. Cit. Pág. 292.
- 4.- Rafael Rojina Villegas. Compendio de Derecho Civil. Tomo-
III. Teoría General de las Obliga-
ciones. Antigua librería Robredo.
México, 1962. Págs. 295 y 296.
- 5.- Eugéne Petit. Tratado Elemental de Derecho Roma-
no. Editora Nacional, S.A. México,
1953. Pág. 474.
- 6.- Cfr. Manuel Borja Soria
no. Teoría General de las Obligacio-
nes. Tomo I. Editorial Porrúa. Mé-
xico, 1959. Págs. 413 y 414.
- 7.- Eugéne Petit. Op. Cit. Pág. 461.
- 8.- Georges Ripert. El Régimen Democrático y el Dere-
cho Civil Moderno. Editorial José
María Cajica. Puebla, 1951. Págs.
265.
- 9.- Julien Bonnetcase. Citado en Mario de la Cueva. Dere-
cho Mexicano del Trabajo. Tomo II.
Editorial Porrúa. México, 1966. -
Pág. 37.
- 10.- Cfr. Georges Ripert. Op. Cit. Págs. 263 y Ss.
- 11.- Manuel Borja Soriano. Op. Cit. Pág. 441.
- 12.- Citado en José Melich-
Ovini. Responsabilidades Civiles Extra-
contractuales. Editorial Cajica.-
Puebla, 1965. Pág. 468.

- 13.- Para un mayor comentario sobre el artículo 404 -- del Código Civil Soviético, ver Mazeaud y Tunc. Op. Cit. Tomo I.- Volumen II. Pág. 23.
- 14.- Citado en Rafael Rojina-Villegas. Op. Cit. Págs. 277 y 278.
- 15.- Rafael Rojina Villegas. Op. Cit. Págs. 276 y 277.
- 16.- En contra de la distinción entre cosas peligrosas y no peligrosas, ver Mazeaud y Tunc. Op. Cit. Tomo II. Volumen I. Págs. 263 a 274.
- 17.- José Melich Orsini. Op. Cit. Págs. 353 y 354.
- 18.- Mazeaud y Tunc. Op. Cit. Tomo II. Volumen II. Págs. 1 y 2.
- 19.- Mazeaud y Tunc. Op. Cit. Tomo II. Volumen II. Págs. 7, 8 y 9.
- 20.- Rafael Rojina Villegas. Op. Cit. Pág. 310.
- 21.- Rafael Rojina Villegas. Op. Cit. Pág. 313.
- 22.- Ernesto Gutiérrez y González. Derecho de las Obligaciones. Editorial Cajica. Puebla, 1965. 2a.- Ed. Págs. 566 y 567.
- 23.- Henri y León Mazeaud. Traité Théorique et pratique de la Responsabilité civile délictuelle et contractuelle. Citados en Manuel Borja Soriano. Teoría General de las Obligaciones. Tomo I.- Editorial Porrúa, S.A. México, -- 1959. Págs. 427 y 428.

CAPITULO III.- EL PROBLEMA DE LA RESPONSABILIDAD
CIVIL POR EL USO DEL AUTOMOVIL.

1.- El servicio prestado a la sociedad y proble-
mas legales y sociales que plantea en Méxi-
co.

Los vehículos de motor en los tiempos actuales-
han dejado de ser el objeto raro y en cierta forma de lujo como lo-
eran en el tiempo en que se elaboró la legislación civil vigente. -
Actualmente son la espina dorsal del tráfico interior de personas y
mercaderías de nuestro país; constituyen una de las industrias más-
poderosas y una de las ocupaciones más importantes, en lo que se re-
fiere a sus servicios; por lo que toca a su utilización por las par-
ticulares, un enorme número de personas de condición económica mo-
desta lo emplean, sobre todo en las ciudades, como un instrumento -
útil y provechoso, cuando no indispensable, para el ejercicio de sus
actividades. Se estima que en el año de 1969 existía en el país el
siguiente número de vehículos a motor: automóviles particulares, --
1,156,592; vehículos de pasajeros, 29,407 y vehículos de carga ----
465,815 (1); en total 1,651,814 vehículos de motor. Pero si bien el
automóvil presta a la humanidad servicios inestimables es también -
arma de doble filo, fuente y ocasión constante de daños y de deli-
tos. La falta de estadísticas al respecto sólo nos permite ejempli-
ficar lo anterior con los siguientes datos: de 1959 a 1966 murieron
7,030 personas en diferentes accidentes de tránsito y resultaron le-
sionadas aproximadamente 140,600 personas (2), amén de cuantiosísi-
mos daños materiales.

En nuestro país, desgraciadamente, no ha existi-
do una acción sistemática de poner coto a esta avalancha que siega-

los recursos humanos y la riqueza material y existen complejos problemas que afectan al hombre y a la sociedad en diversas formas. --
Creo que merecen citarse los siguientes:

a).- Impunidad.

A guisa de ejemplificación y a fin de reflejar la opinión pública, se ilustran estas páginas con solamente notas de prensa: "desde luego puede adelantarse que llama la atención a esos personajes que sintiéndose influyentes o poderosos... se creen también dueños de las avenidas y en ocasiones burlan las indicaciones del departamento y ponen en peligro la vida y seguridad de los viandantes, sólo para demostrar que son influyentes... Dentro de esta clasificación de automovilistas entre los llamados "junior" -- que imitando a sus progenitores o apoyados en su posición social y económica, convierten las rúas en pistas de desenfrenadas carreras e insultan por placer a los asustados viandantes... Los choferes de camiones urbanos... Hasta la fecha y después de 50 años no ha habido gremio ni autoridad que se preocupe por instruir y guiar a los choferes camioneros... Los choferes de camiones se preocupan solamente por correr las calles para llegar a tiempo a sus terminales a fin de que los despachadores no los "quemem" o multen; en sus desenfrenadas carreras no les importa dejar en las esquinas con un palmo de narices a los solicitantes del servicio o tirar a sus pasajeros que bajan. Y es que saben que lo que importa es el dinero, pues si matan a alguien, tienen fuertes palancas para escabullirse al castigo." (3)

"No cabe duda que se está haciendo ya necesaria una reforma al Código Penal, en lo que respecta a las sentencias a-

las que se hacen acreedores los que cometen el delito de homicidio imprudencial, en materia de accidentes de tránsito. Concretamente, automovilistas y camioneros que siembran la muerte por las calles de la ciudad con alarmante frecuencia, no deben de lograr su libertad con ridículas fianzas o cauciones. Como ejemplo citaremos el del camionero Javier Mendoza Guerrero, quien atropellara y diera muerte al menor de siete años, Rafael Escalona Sierra y lesionara a otros dos niños. Ayer fue puesto en libertad con una caución de 5,000 pesos, mientras que otros, por delitos simples de lesiones y daño en propiedad ajena, son objeto de altas fianzas. Claramente se ve que la justicia no es tan justa como parece." (4)

"Alumnos de una preparatoria del rumbo de la colonia Lindavista se han apoderado de ómnibus, unos veinticinco, a modo de rehenes. Se trata de obligar a los permisionarios de ómnibus a pagar una indemnización a los deudos de tres personas que resultaron muertas en un atropellamiento llevado a cabo por un camión de pasajeros.

Hacia tiempo que los estudiantes no se apoderaban de autotransportes urbanos para obligar a la unión de permisionarios a pagar indemnizaciones. La última vez que esto aconteció las cosas no corrieron muy bien en favor de los colegiales.

El procedimiento estudiantil es atentatorio. Como es atentatoria la forma en que se suele resolver el accidente provocado por un ómnibus, si tomamos en cuenta los intereses del público. Nos parece que en manos de la autoridad y de los permisionarios está el terminar con este tipo de incidentes, que hacen peligrar inclusive la paz de la ciudad, cuando menos.

Este remedio sería un trato equitativo en fa--

vor del público, de las víctimas o de los deudos de éstas en los casos de accidentes provocados por ómnibus urbanos. Estos accidentes que ocurren varios todos los días - no se resuelven en favor de los victimados sino en los casos en que éstos puedan pelear duramente - contra la poderosa unión de permisionarios que -por supuesto- tiene su departamento legal y evita, valiéndose de sus muchos medios, hasta el último momento, el justo pago al daño causado por alguno de sus trabajadores o de sus unidades.

Tal vez esto haya dado buenos resultados desde el punto de vista económico, pero ha forjado una desdichada imagen de los camiones urbanos y de sus bien unidos propietarios. Y la buena imagen es también un valor que valdría la pena considerar."

(5)

b).- Desequilibrio emocional.

Ilustraremos lo anterior, también, con las siguientes notas periodísticas:

" Para la ciudad de México-- en cuanto a ciudad-- pocos problemas más atormentadores que el de la transportación, íntimamente unido al de la circulación. Ambas actividades alcanzan eficacias ínfimas y afectan hondamente la vida de la a---plastante mayoría de los habitantes de la capital. Creemos que es difícil darse cuenta de la trascendencia de la presión que ambas deficiencias ejercen en los pobladores del Distrito Federal.

El problema podría tener dos ramificaciones: - el síquico, que se consideraría por el desgaste nervioso, la tiran- tez y la angustia que sobrecoje a todo aquel que trata de ir de un lugar a otro de la ciudad. La mala transportación y la mala circu- lación hace polvo el equilibrio nervioso o mental de la gente. El

pasajero del ómnibus --tren, camión, trolebús-- se angustia en cada alto, en cada atascamiento de vehículos, porque el tiempo pasa y -- con él la oportunidad de llegar a tiempo a la tarea, al compromiso.

Y para qué hablar del manejador de automóvil -- que, a la hora del tránsito intenso se convierte en un poseído, lleno de odio contra todo aquel que no va a la velocidad que él cree - que debe ir, contra el que le toma la delantera o el que se le pone enfrente. Consta la cantidad de tragedias que este zoológico des-- equilibrio --fruto en gran parte de la mala circulación-- ha provocado. Pero además del problema síquico está el problema económico. ¿Alguien ha calculado lo que la gente pierde en su inútil espera de un vehículo de transporte? ¿Lo que cuesta el tiempo irremediabilmente malogrado en un lentísimo camión en el cual ni siquiera es posible aprovechar el tiempo en la lectura?

Para concertar una cita (tomamos en cuenta a -- personas responsables), al tiempo que se haga en transportarse -- habrá que aumentar una desperdiciada media hora, por lo que hay que esperar el transporte de que se trate.

A medianoche apenas hay transporte colectivo. - Todo poblador de la capital está tristemente convencido de que el - servicio de taxis no existe, sino como una posibilidad aleatoria, - pero con la cual, por lo mismo, no se puede contar. Para recorrer los quince kilómetros que separan el centro de la ciudad de las --- barriadas del rumbo de Ciudad Satélite, hay que calcular una hora y cuarto en un camión que --además-- pasa cada media hora, o bien una inversión de 30 a 40 pesos en un taxi... cuándo lo hay... y el - - taxista quiere ir.

Añádase a esto la anarquía de los semáforos in

coherentes, que hace más lento --si es posible-- el transcurrir por las rúas. Y ante esta anarquía las autoridades han confesado, con triste resignación que, efectivamente, existe pero que ni modo, las alteraciones del voltaje hacen imposible sincronizar los semáforos. Es decir, las autoridades que deberían remediar el problema sólo --atinan a responder, "resígnense".

Todo esto recordamos al leer, en "Excélsior" de ayer, primera plana, que el subjefe de Tránsito, teniente coronel - Joaquín Figueroa Luna, anotó que en el Distrito Federal hay regis--trados unos 600,000 vehículos, y que, además, entran diariamente --otros 150,000 de las entidades inmediatas, y que en la capital no - hay sino 378 estacionamientos con capacidad para 28,921 vehículos.- Y el señor teniente coronel se conduele --y nosotros mucho más-- de la angustiada situación que se sufre día tras día en cada calle y - en cada avenida. Pero nuestra desesperación aumenta inconcebible--mente cuando nos damos cuenta que, en cierta forma, el señor tenien--te coronel, autoridad en tránsito, en lugar de ofrecer alguna fórmu--la de alivio, hace lo que nosotros: se queja, y tal vez se truena - los dedos." (6)

"Vamos perdiendo los buenos hábitos de bien ma--nejar. Falsa seguridad en nosotros mismos, sobrestimación de nues--tras facultades, demasiada confianza en la potencia de nuestros au--tomóviles y un olvido lamentable de las normas que reglamentan el - tránsito en las carreteras, están haciendo que las estadísticas de--accidentes mortales y de gravísimos accidentes, en otro caso, aumen--te alarmantemente. Antes, cuando los mexicanos no creíamos dominar absolutamente el complicado mecanismo de nuestros automóviles, éra--mos más prudentes, más disciplinados , y hacíamos con nuestra con--

ducta respetuosa, que el tránsito fuera más seguro, más fluido, y, -
nor consiguiente, menos lleno de riesgos. Abordemos la autopista --
de Cuernavaca cualquier domingo y observaremos: 1o. Que el carril-
de la izquierda, que debe utilizarse exclusivamente para adelantar-
otro vehículo, es utilizado para circular por el noventa por ciento
de los automóviles, lo que origina intentos de rebase por la dere--
cha, o peligrosísimas aceleraciones sin ninguna necesidad de tratar
de adelantar la larga fila de vehículos que indebidamente circulan,
como dijimos, a la izquierda. 2o. Cuando el vehículo que va adelan-
te de nosotros se le pide paso, en vez de otorgárnoslo, lo veremos-
tratar de acelerar, para mantenerse tercamente donde no debe. 3o.-
Si intentamos pasar por la derecha, tropezaremos con algún vehículo
que marcha regularmente por dicho carril a una velocidad conserva--
dora, y que nos detendrá el paso, y entonces buscaremos, para no --
perder tiempo de nuestro "record" colocarnos como sea entre los --
vehículos de la izquierda, y es así como sobrevienen un día y otro,
una hora tras otra, los accidentes de que están llenas las páginas-
de los periódicos. Hay que volver a las viejas buenas costumbres, -
y en la carretera manejar a la derecha, y utilizar sólo momentánea-
mente el carril contrario para rebasar a otro vehículo, y reinte--
grarnos a nuestra derecha, sin mantenernos fuera de ella más que el
tiempo indispensable para la maniobra. Hay que dar paso cuando se -
nos solicite, y, en general, hay que observar el reglamento de Trán-
sito Federal, que es el mejor árbitro para la seguridad de todos, -
en bien de nuestra circulación, que nos permita alcanzar nuestra me
ta de viaje y que el recorrido se realice con placidez...Es satisfac

torio, y hasta tiene algún fundamento para dejar paso al orgullo, - eso es contarnos entre los cuatro países de América que tienen más de un millón de vehículos motorizados quemando gasolina por sus calles y sus caminos, Estados Unidos (51 por ciento de la población - automotriz mundial) Canadá, Brasil y Argentina. Tenemos, pues categoría de millonarios en automóviles. Tal vez consecuencia derivada del progreso demográfico y económico de México. Participación - en ese constante crecimiento del automovilismo, que registra ya más de doscientos millones de unidades motorizadas. Claro es que esa - vanidad tiene una contrapartida palmaria y agobiadora. Cada día es más difícil el tránsito por nuestras calles saturadas de vehículos. Los que circulan y los que quedan estacionados durante horas, angostando aún más los estrechos carriles de circulación. El problema - se agrava cada día en nuestra capital. Lo mismo sucede en muchas - metrópolis, aunque ese mal de muchos no entrañe solución para nuestro problema. Lo hemos dicho en otras ocasiones. La capital creció alrededor de ese núcleo inicial que imponían la urbanística política de la época de la colonia. Una gran plaza en la que se reúnen para mejor "defender" la casa de gobierno, el ayuntamiento, la iglesia, etcétera. No se hablaba para nada de las vías de acceso a la plaza. En el transcurrir de los siglos la plaza, hablamos del - Zócalo, ha conservado su fisonomía con algunas variantes. Las calles que afluyen a la plaza, las que continuaron por el ensanche, - las alledañas: toda esa red que forma el primer cuadro se modificaron un tanto. Se ampliaron en un alarde de optimismo urbanístico, - para dar cause a una población de cincuenta mil vehículos. ¿Cómo va a ser posible que por causes tan angostos lograr un tránsito media-

namente fluido de los ochocientos mil vehículos (autos, camiones, - autobuses), con que actualmente cuenta el Distrito Federal? Un problema de difícil solución, que cada día se hace más complicado, pese a las medidas de las autoridades encargadas del tránsito en la ciudad." (7)

C).- Falta de confianza en las autoridades. Continuamos con las notas periodísticas: "En el kilómetro 5 de la magnífica calzada que une la colonia Vallejo con la carretera México--Querétaro; calzada que por sus excepcionalmente buenas características se supone vía de alta velocidad, se construye en estos momentos uno de los olvidados pasos elevados para peatones.

Desde hace algunas semanas se iniciaron los trabajos, que no han consistido hasta ahora más que en hacer agujeros--rompiendo el asfalto y en peligrosa acumulación de tierra en ese lugar.

Existen suficientes señales, indicando que (se-supone) allí se trabaja y hasta hay otras para que se transite con precaución. La mayoría de los automovilistas y camioneros así lo hacen, pero, a pesar de ello, en esa parte ha habido algunos accidentes.

Con tal motivo la Policía Federal de Caminos, -- tan atenta a todo lo que acontece en las carreteras -- pero cuyos--miembros se dedican con singular empeño a infraccionar a los choferes de camiones o a entrar en justas componendas con ellos--, ha colocado por allí un sistema de radar, que sirve para saber desde lejos que conductores transgreden los reglamentos; transgresión que -- en este caso consiste en no obedecer las señales para cambiar de --

carril, con lo que se evita el choque con los montones de tierra que se han puesto y abandonado sobre el camino.

Pues bien, a quien esta nota escribe, le aconteció el viernes último que después de pasar por esa zona peligrosa, - un kilómetro o dos después, fue detenido por una patrulla de la Policía de Caminos, cuyo oficial --como era natural y justo-- le levantó una infracción por correr a más de 60 kilómetros por hora.

--Amigo --le dije--, efectivamente, llevo prisa. Pero se trata de una magnífica carretera de seis carriles (de ida y regreso), que se supone de alta velocidad.

--Cierto --repuso el celoso guardián de los reglamentos--, pero quizá usted no se fijó en que allí existen señales que indican que no debe correrse a más de 60 kilómetros.

En verdad, no se había fijado en ellas el periodista.

--Sus documentos, por favor.

--Aquí tiene usted mi credencial y mi licencia. Alguna consideración deberá haber para el periodista que está en su trabajo.

--Así es --dijo el oficial--, pero nada puedo hacer, pues ya fue usted reportado por el radar.

Cuando supe que el radar me había delatado, hasta tuve un sentimiento de íntima y agradable satisfacción. "Qué adelantados estamos", pensé. "Que bueno que ya nos estemos colocando en el plano de los países más avanzados". Y mientras tanto el agente levantó la correspondiente infracción.

Mas después iba yo reflexionando en los siguientes

te: ¿Por qué, si la Policía de Caminos sabe que por allí hay frecuentes accidentes, por qué no mejor los previene? ¿Por qué en vez de — plantar al agente con automóvil y radio, para atender al radar que — está en otro sitio, más allá del lugar peligroso, no lo coloca a una decena de metros antes de donde puede producirse el accidente? ¿No — es preferible prevenir que castigar?

Sin embargo, parece que el criterio gubernamental es recaudar dinerillo, a como dé lugar. Y, para ello, la solución es: ¡Multas...! " (8)

"En un valioso trabajo realizado por el doctor Carlos Olivares Urbina, expresa que con el aumento de los automóviles, se ha creado en la ciudad una congestión de tránsito que cada día es más difícil aliviar.

El gran número de accidentes automovilísticos — que se registran en la vía pública y en las avenidas principales de la ciudad de México, así como en otras zonas que deben considerarse como peligrosas aumentan cada día.

De acuerdo con los datos que aporta este interesante trabajo había en el año de 1937 un total de 32,772 vehículos — registrados, para 1966, la cifra alcanzó un número de 404,222, lo — que aunado a los vehículos que van de paso, puede decirse que el número de automóviles que circulan en la ciudad llega al medio millón de vehículos a motor.

Señala además el mencionado trabajo que de 1959 a 1966 murieron 7,030 personas en diferentes tipos de accidentes de tránsito y resultaron lesionadas aproximadamente 140,600 personas.

De este número de personas muertas o lesionadas

continúa el estudio, sólo en el 48 por ciento de las 300 avenidas y calzadas que existen en el D.F., se produjo el 32% de los fallecimientos provocados por accidentes de tránsito.

Sólo en las 5 calzadas más importantes como son: Calzada Ignacio Zaragoza, Tlalpan, Carretera a Toluca, en el límite del D.F.; Avenida División del Norte y Calzada de la Viga, murieron 770 personas en accidentes de tránsito.

Como medidas que contribuyan a aliviar un poco - este problema, el doctor Olivares Urbina, recomienda que se imparta educación vial en todos los niveles y en forma permanente; que se incremente la formación de patrullas de educación vial con actividades permanentes; que se construyan pasos a desnivel para el uso de peatones en avenidas y calzadas peligrosas y se coloque alambrado central, para evitar que las personas traten de cruzar las arterias en sitios peligrosos.

Sugiere además entre otras medidas, el establecimiento de patrullas permanentes en avenidas y calzadas, por parte de las autoridades respectivas". (9)

Es interesante notar que de los recortes de prensa transcritos se desprende un concepto común, la falta de confianza en las autoridades competentes; por otra parte, por la observación - objetiva de la falta de esfuerzos sistemáticos, porque en esfuerzos esporádicos y parciales son prolijos, la falta de preparación técnica de sus miembros y, desgraciadamente, su corrupción en vías del lucro económico, han enajenado su simpatía y confianza de nuestra sociedad.

2.- La solución de los particulares.

- a).- El contrato de seguro sobre automóviles; y de responsabilidad civil por el uso de automóviles.

La llamada póliza de seguro sobre automóviles - residentes, aprobada por la Comisión Nacional de Seguros de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, está compuesta de varias secciones; una de ellas la de responsabilidad civil; la póliza de seguro de responsabilidad civil por el uso de automóviles, también debidamente aprobada, cuenta igualmente con una sección de responsabilidad civil; las secciones que se refieren a la responsabilidad civil, en ambas pólizas, son exactamente iguales, y cubren los siguientes riesgos:

I.- Daños materiales a bienes de terceros hasta X límite máximo de responsabilidad que no se puede contratar por cantidad inferior de \$ 25,000.00, y

II.- Daños a terceros en sus personas hasta X límite máximo de responsabilidad sin exceder de X límite por persona, excluyendo ocupantes del vehículo; el límite máximo por daño a personas no se puede contratar por cantidad inferior a \$ 100,000.00, ni por límite inferior por persona de \$ 50,000.00; en ambos tipos de pólizas la prima anual por los mínimos límites contratables es de -- \$ 428.00.

Los riesgos de responsabilidad civil por daños materiales a bienes de terceros, son definidos por la cláusula segunda, apartado IX, como sigue: "La responsabilidad civil en que incurra el Asegurado o cualquier persona que con su consentimiento use el --

VEHICULO y que a consecuencia de un accidente cause daños materiales a bienes de terceros.

En adición y hasta por una cantidad igual al límite máximo de responsabilidad establecido por esta sección, esta cobertura ampara los gastos y costas a que fuere condenado el Asegurado en caso de juicio seguido en su contra con motivo de su responsabilidad civil."

Por su parte, los riesgos de responsabilidad civil por daños a terceros en sus personas son definidos por el apartado X de la misma cláusula, como sigue: "La responsabilidad civil del Asegurado, o de cualquier persona que con su consentimiento use el - VEHICULO y que a consecuencia de un accidente cause lesiones corporales o la muerte a terceras personas.

Los pagos que la Compañía efectuare en relación con esta cobertura serán los siguientes:

a).- Gastos erogados por concepto de primeros auxilios.

b).- Los gastos de curación y entierro en su caso, de las personas lesionadas por el VEHICULO.

c).- La indemnización legal que deba pagar el Asegurado por muerte o incapacidad de la víctima.

En adición y hasta por una cantidad igual a los límites máximos de responsabilidad establecidos por esta sección, esta cobertura ampara los gastos y costas a que fuere condenado el Asegurado en caso de juicio seguido en su contra con motivo de su responsabilidad civil.

Esta sección no cubre el riesgo de responsabilidad

dad civil, por los daños que sufran terceros en sus personas, mientras éstos sean ocupantes del vehículo."

Hay que hacer notar algunos puntos de la cláusula la tercera, que consigna los riesgos no amparados por el contrato:

"7.- Los daños que sufrá o cause el VEHICULO -- por sobrecargarlo o someterlo, a tracción-excesiva con relación a su resistencia o capacidad. En estos casos, la compañía tampoco será responsable por daños causados a viaductos, puentes, básculas, o cualquier vía pública y objetos o instalaciones subterráneas ya sea por vibración o por el peso del VEHICULO o de su carga.

8.- La responsabilidad del Asegurado por daños-materiales a:

a).- Bienes que se encuentren bajo su custodia o responsabilidad.

b).- Bienes que sean propiedad de personas que dependan civilmente del Asegurado.

c).- Bienes que sean propiedad de empleados, -- agentes o representantes del Asegurado, -- cuando dichos bienes estén siendo usados -- con el consentimiento del Asegurado.

d).- Bienes que se encuentren en el VEHICULO.

9.- La responsabilidad del Asegurado por daños-a terceras personas que dependan civilmente de él.

10.- Los gastos de defensa jurídica del conductor del VEHICULO con motivo de los procedimientos originados por cualquier accidente y el costo de fianzas o cauciones de cualquier clase, así como las sanciones o -- cualesquiera otras obligaciones diversas -- de la reparación del daño."

Por su parte, el apartado IV de la cláusula -- cuarta indica que, no están amparados por el contrato:

"Las prestaciones que deba solventar el Asegurado por accidentes que sufran las personas ocupantes del VEHICULO, de

las que le resulten obligaciones en materia de Responsabilidad Civil o de Riesgos Profesionales."

De lo hasta aquí transcrito se infiere que, aun que no se indique, la póliza autorizada otorga cobertura por la responsabilidad civil delictual o responsabilidad que nace por los actos ilícitos, según la terminología que utilizó el legislador de --- 1928.

Entre otras, son obligaciones del asegurado, de acuerdo con el inciso G de la cláusula quinta, las siguientes:

" 1.- Dar aviso por escrito y remitir a la Compañía inmediatamente que la reciba, toda correspondencia, demanda, - reclamación, orden judicial, citatorio o requerimiento; concurrir 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 esta póliza o - relacionada con ella.

La falta de cumplimiento de esta obligación por parte del Asegurado, liberará a la Compañía de cubrir la indemnización correspondiente a la responsabilidad civil del mismo.

La compañía no quedará obligada por reconocimiento de adeudos, transacciones o cualesquier otros actos jurídicos de naturaleza semejante, hechos o concertados sin el consentimiento de ella. La confesión de la materialidad de un hecho no podrá ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.

3.- Otorgar a la brevedad posible, si la Compañía se lo solicita, poder bastante en favor de la Compañía o de quien ella misma designe para tomar por su cuenta y gestionar a nombre del Ase-

gurado la defensa o arreglo de cualquier reclamación para seguir a -- nombre de él y en provecho propio la reclamación de indemnización -- por daños o perjuicios frente a terceros.

La compañía tendrá libertad plena para la ges-- tión del proceso o arreglo de cualquier reclamación y el Asegurado le proporcionará todos los informes y ayuda que sean necesarios."

b).- Su comportamiento en la práctica.

Debemos recordar que de acuerdo con el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, en el seguro contra la responsabilidad, se atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considera como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro; como consecuencia, la víctima de un accidente ya no tiene ante sí al autor responsable, sino al asegurador de éste, por lo tanto el seguro no es un arreglo privado entre asegurador y asegurado al cual es extraña la víctima, sino que el asegurador ocupa el lugar del asegurado y la reparación del daño es directamente a su cargo. El asegurador, como hemos visto se reserva la dirección exclusiva del asunto extrajudicial y judicialmente, atenta a las disposiciones del artículo 148 de la misma ley; las que señalan que ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante, hecho o concertado sin el consentimiento de la empresa aseguradora, le será oponible y que la confesión de la materialidad de un hecho no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.

De lo anterior resulta que el asegurador es absoluto director de la imputación de responsabilidad civil de su asegurado.

Las compañías cuando se encuentran en presencia de una víctima no pueden persuadirla, evidentemente, que abandone el ejercicio de sus derechos, pero basan sus proposiciones sobre el abono de un tanto alzado o de la reparación de los daños materiales, imponiendo sus condiciones y la víctima, en la práctica, está obligada-

a aceptar la proposición de la compañía, si no quiere correr con los gastos y la incertidumbre de una acción judicial; por otra parte, — las compañías buscan el establecimiento de relaciones con las autoridades competentes a fin de obtener un trato preferencial para sus asegurados que redunde, naturalmente, en la liberación de responsabilidad de su asegurado o en la tasación benigna de los daños y que éstos ejerzan presión ante el dañado haciéndole constar la bondad de un mal arreglo que no la de un buen pleito. De esta manera influyen, negativamente los llamados ajustadores o funcionarios de siniestros, para forzar al dañado a aceptar la propuesta, desde luego favorable a sus intereses, de la compañía de seguros.

De todo lo expuesto encontramos que la mayoría de los propietarios de los vehículos de motor no se encuentran asegurados, y que las víctimas de los daños se encuentran bien ante el — que huye o abandona el vehículo a fin de evitar pagar los daños causados o bien ante un insolvente, y en los menos casos, con personas que han contratado un seguro pero con la mole granítica de una compañía de seguros, para que la víctima o sus causahabientes tomen o dejen la oferta de reparación de esta o se enfrenten ante la lentitud de los tribunales y la incertidumbre de la acción judicial. En consecuencia el que unos cuantos contraten la cobertura adecuada, no soluciona el problema de hacer efectiva de una manera práctica la ley vigente que busca la reparación del daño de las numerosas víctimas o sus causahabientes, siendo necesario, entonces, que todos los propietarios de vehículos de motor cuenten con el seguro necesario y que las autoridades vigilen el comportamiento de las compañías y provean de un procedimiento ágil y rápido para solucionar los casos de inconformidad de las partes interesadas.

NOTAS AL CAPITULO III.

- 1.- Asociación Nacional de Distribuidores de Auto móviles A.C. Informe económico 1969. México, 1969. Passim.
- 2.- Autonoticias. México, 22 de noviembre de -- 1969.
- 3.- Ovaciones. México, 13 de junio de 1969.
- 4.- Ovaciones. México, 8 de noviembre de 1969.
- 5.- Últimas Noticias de -- Excélsior. México, 2 de abril de 1970.
- 6.- Últimas Noticias de -- Excélsior. México, 6 de noviembre de -- 1969.
- 7.- Novedades. México, 3 de noviembre de -- 1969.
- 8.- Autonoticias. México, 22 de noviembre de - 1969.
- 9.- Autonoticias. México, 22 de noviembre de - 1969.

CAPITULO IV.- LA IDEA DEL INTERES PUBLICO.

a).- La transformación del Derecho Civil; un nuevo sistema es necesario.

A partir del siglo XIX toda la construcción del mundo jurídico es revisada. Los principios políticos que nacen con la derrota del absolutismo son invocados por todos los pueblos en su lucha por la libertad del hombre frente al Estado y frente a la economía. La base de las nuevas ideas arranca a partir de la Revolución Francesa y de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre; nace así el Estado burgués de derecho; sin embargo, se entiende el progreso del hombre desde el punto de vista político pero se olvida que la libertad política es un espejismo cuando se carece de la libertad económica y de la seguridad social. La doctrina liberal individualista concibe al Estado como un policía, que no debe intervenir en las relaciones entre los particulares más que cuando el orden social es alterado; el Estado debe según la frase de los liberales clásicos, dejar hacer, dejar pasar.

La reacción de la realidad social no tarda en producirse en forma, muchas veces, violenta. En nuestros días, con una frecuencia como nunca se había apreciado, se produce en el mundo el Derecho de la Transformación Social y el Derecho de la Revolución Social. Desde el punto de vista del derecho civil ilustran, claramente, las apuntaciones anteriores algunas citas del profesor de la Facultad de Derecho de París, Georges Ripert. Encuentra Ripert que los civilistas a principios del siglo actual ya decían que "la democracia reclama una legislación más amplia, más protectora de todos los-

derechos", y que alrededor del primer cuarto del siglo, ya indicaban que "los hechos están en rebelión contra el Código Civil", que "la -- evolución de la sociedad moderna produce una evolución total del derecho, que es necesario socializar el derecho"; una última afirmación-- de un distinguido jurista, es citada por Ripert, la autorizada opi-- nión de León Duguit (1) quién afirma: "La evolución jurídica se caracteriza por la substitución constante y progresiva de un sistema de -- orden metafísico e individualista por un sistema jurídico de orden -- realista y socialista. Por tanto, es preciso abandonar las concepciones jurídicas, consagradas por la Declaración de los Derechos del -- Hombre y por el Código de Napoleón y crear resueltamente un Derecho - Civil basado en concepciones nuevas."

Efectivamente, las ideas de fraternidad, protec-- ción, asistencia a los incapaces, a los hijos, a la mujer, en general, a los débiles es constante preocupación de los estados y de las organizaciones internacionales; el reconocimiento de la desigualdad de -- las partes en el campo de los contratos, el desgajamiento del viejo - tronco del derecho civil por nuevas y pujantes ramas del derecho - -- como por ejemplo, el derecho del trabajo; las constantes cargas a --- los poderosos económicamente, las limitaciones al derecho de propie-- dad, las mayores aplicaciones del derecho de expropiación, los aumentos de las cargas fiscales; o sea, en general, la aplicación de la -- idea de que la gran riqueza es contraria al interés común de la so-- ciedad. Por otra parte, la llamada decadencia del contrato como ver-- dadero convenio entre las partes, ya que cada vez más se contempla -- el caso del contrato de adhesión, y, por otra parte, la intervención del Estado en el contrato que, en ocasiones, le priva de su carácter-

consensual, como por ejemplo, en el caso de prórrogas indefinidas — forzosas en tratándose del arrendamiento.

Las ideas anteriores corresponden al fenómeno moderno del más aguzado intervencionismo del Estado en todas las actividades sociales y el arraigamiento en la mente de los juristas del concepto del derecho protector de los débiles; en otras palabras de la legislación de clases.

Es notable el progreso de la ciencia y de la técnica modernas, sus descubrimientos y conquistas son numerosos y admirables; se afirma que, en el orden material, el hombre ha progresado en el último siglo como no lo había hecho desde la invención de la rueda. Sin embargo, la ciencia, la técnica que vencen a las enfermedades, que prolongan la vida humana, exigen y cobran, además, cada año, cuantiosos tributos al hombre. El progreso material que esclaviza al hombre buscando la riqueza para adquirir los cada vez más cuantiosos y costosos productos de la industrialización capitalista; entre esas creaciones, tan solo una de ellas, la máquina automóvil, cobra muertes, mutilaciones, luto, destrucción de propiedades y víctimas que en muchas ocasiones no obtienen reparación alguna, por fuga del causante o por su insolvencia. No solamente afirmamos que las clases desposeídas puedan ser víctimas de los accidentes, también lo son los poderosos económicamente; sin embargo, como ha dicho un autor contemporáneo: "... en todo caso, el accidente tiene consecuencias más graves para quien debe vivir de su trabajo, que para quien posee una fortuna personal. La muerte de un rico, enriquece a sus parientes; la muerte de un obrero, priva a una familia de su sostén.

La democracia no puede admitir una organización-

económica que separe en la explotación, los beneficios de los riesgos. Rechaza ella la regla del Código Civil que funda la responsabilidad-civil en la culpa cometida; no quiere que se trate de una cuestión de responsabilidad, sino de reparación. Si no encuentra quien pueda soportar los riesgos, exige que la colectividad misma los tome a su -- cargo." (2)

b).- Lo permanente en las ideas.

La esencia del derecho es la de un orden social-para los hombres y comprende tanto una técnica como una relación hacia fines determinados racionalmente para la convivencia humana de acuerdo con las exigencias de la sociedad. El profesor de nuestra facultad, doctor Rafael Preciado Hernández (3), abundando en estas ideas dice "...el derecho es la ordenación positiva y justa de la acción al bien común. Con el término ordenación no solo significamos la acción de dirigir, conducir u orientar hacia el fin que se menciona en la definición, sino también la idea de orden como unidad de lo múltiple, como subordinación de medios a un fin: orden que por estar regido por la justicia ----la justicia dice relación a otro ---- y tener como objetivo el bien común ----fin propio de toda sociedad--, no puede ser sino un orden normativo y social, a base de relaciones igualmente sociales ----allí comprendidas las societarias y las comunitarias----. Este orden social es positivo, es decir, se refiere a una sociedad determinada, supone la organización de un poder director, que debiendo sujetar su actuación a la justicia y a las exigencias del bien común, tiene el carácter de autoridad, encargada de formular y promulgar el ordenamiento concreto, que técnicamente realice los principios racionales que rigen la vida social, y de garantizar su cumplimiento por medio de sanciones coercitivas; orden positivo, que dada su relación con la justicia, implica la idea de seguridad."

De las ideas anteriores encontramos que, el derecho es la ordenación positiva y justa de la acción al bien común; en

consecuencia, para los fines de nuestra tesis, nos interesa precisar la idea del interés público o del bien común, como dicen los filósofos del derecho. El bien común es entendido generalmente como una especie del género bien, especie que se traduce en un criterio racional de la acción humana referido en primer lugar a la realidad social entendida como un todo ordenado que responde a la naturaleza humana en su aspecto social. Según el filósofo francés J.Th. Delos, el bien común es "...el conjunto organizado de las condiciones sociales, gracias a las cuales la persona humana puede cumplir su destino natural y espiritual" (4). Por lo anterior, el bien común, tiene un carácter intermediario ya que es condición o medio para el desarrollo y perfeccionamiento de la persona humana; es en relación a esta noción, que sólo pertenece a los hombres asociados, como se acepta la prioridad del bien o interés de todos o de la mayoría sobre el bien o interés de uno o de la minoría. En consecuencia, encontramos el problema del bien personal en sus relaciones con el bien común. El liberalismo individualista, con una solución extrema resuelve que la sociedad es para el hombre; por su parte el estatismo con otra solución alejada de la verdad preconiza que el hombre es para la sociedad. Racionalmente no puede haber oposición o conflicto entre las exigencias del bien personal y el bien común, pues ambos términos responden a dos dimensiones de la única realidad humana, en otras palabras corresponde a dos aspectos esenciales de la naturaleza humana; el individual y el social; dice el autor que venimos citando: "...La sociedad y el bien común que ella procura, son necesarios a la persona humana para su desarrollo y perfeccionamiento; luego el hombre está obligado a contribuir al sostenimiento y progreso de la misma, que redundará en su propio beneficio, y correlativamente la sociedad tiene el derecho de exigir a los particulares tal contribución. Esto --

significa que si bien la sociedad tiene derechos frente al hombre, - tales derechos están ordenados a garantizar la existencia de un ambiente civilizado y culto, que facilite a la persona el cumplimiento de su destino, su perfeccionamiento o superación en el orden humano. Esos derechos no pueden ordenarse a la sociedad en sí misma, ya que tanto ella como el bien común que persigue, son valores instrumentales, "mediales", infravalentes. Luego la sociedad jamás tiene derecho de sacrificar las prerrogativas esenciales de la persona invocando el bien común, ni debe imponer o prescribir una conducta que en lugar de perfeccionar al hombre, lo degrade. Pues el bien común implica el respeto eficaz de los derechos y libertades fundamentales --nunca exige la supresión de esos derechos y libertades--; y ya vemos que la función propia de la sociedad consiste precisamente en --ayudar y elevar al hombre, no en hostilizarlo y envilecerlo." (5)

A la luz de estas nociones el interés público exige en nuestra sociedad determinada que de acuerdo con el criterio --atributivo de la justicia se modifiquen, se reorganicen ordenaciones sociales, imperfectas; la circulación y tránsito de vehículos, como problema social exige solución social, exige intervención del Estado; los países civilizados han comprendido que en una o en otra forma la colectividad debe tener intervención decidida en la carga de estos riesgos sociales. Por la situación descrita en el capítulo anterior, se debe, en México, buscar una solución distinta para obtener la reparación del daño. El problema al cual se asoma esta tesis no es más que uno de los múltiples aspectos que exigen un nuevo planteamiento.

c).- La conceptualización del nuevo sistema y su visualización práctica.

A partir del pasado siglo se ha demostrado que - a través del contrato de seguro cualquier daño sufrido por un patrimonio puede recaer sobre un número de personas sumamente considerable, de manera que cada una de ellas tiene a su cargo una parte ínfima -- del daño; esto es, se reparte y se desplaza un riesgo; en realidad, - el asegurador sólo es un intermediario de los numerosos asegurados - entre los cuales reparte el riesgo sobrevenido a uno de ellos. Es necesario subrayar que sí el seguro desde el punto de vista del derecho no es más que un contrato aleatorio, desde el punto de vista de la - economía, y por la parte que corresponde a la empresa aseguradora, - deja de ser aleatorio con base en las llamadas leyes actuariales de los grandes números, cálculos de probabilidades y práctica del reaseguro. Se puede afirmar que para las modernas compañías de seguros la actividad aseguradora no es ninguna apuesta, y sí una técnica compleja.

En los países llamados desarrollados en los que el tráfico, la industria y el nivel de vida de los ciudadanos hacen surgir un intenso tránsito de vehículos, tanto en las ciudades como en las carreteras, se ha resuelto, después de diversos ensayos, que por la frecuencia y gravedad de los daños causados en el tránsito de vehículos, el legislador toma medidas para que no falte indemnización a las víctimas; así ha ocurrido en Alemania, Francia, Inglaterra, Bélgica, Holanda, Suiza, España, en la mayoría de los estados que componen la Unión Norteamericana, y otros.

La experiencia extranjera más elaborada, encontró-

como mejor solución, puesto que el problema corresponde a los particulares y al Estado, la imposición de la obligación legal de contratar un seguro de responsabilidad por daños a terceros, con compañía autorizada y según las bases de contratación, reglas y coberturas impuestas por la ley.

El sistema descansa en una regla muy simple: "toda persona física o moral cuya responsabilidad civil pueda ser exigida por razón de daños corporales o materiales causados a terceros — por el uso de un vehículo terrestre de motor, así como por sus remolques o semirremolques, debe ser cubierta, para hacer que circulen dichos vehículos, por un seguro que garantice esa responsabilidad..." (6); en otras palabras, sino se cuenta con seguro, no se puede circular lícitamente, siendo esta regla aplicable a todos los vehículos terrestres equipados con motor, con la excepción de los vehículos que circulan sobre caminos de hierro.

El estado debe también crear un fondo de garantía que debe estar destinado a desempeñar un papel subsidiario al de los aseguradores privados para los casos en que el responsable permanece desconocido, no haya cumplido con la obligación de contratar seguro, o por otras causas por las que no operase el seguro obligatorio.

La principal objeción que encuentra el sistema del seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de vehículos de motor, consiste en argumentar que el seguro acarrea un efecto psicológico negativo: niega la responsabilidad; pues entonces el causante de los daños no responde de sus consecuencias, sino que viene a ser otro, el asegurador, el que responde esas consecuencias. Así, -

encontramos la siguiente opinión: "La práctica del seguro tiene como consecuencia la desaparición de la responsabilidad de la persona asegurada. No solamente ésta soporta con indiferencia la obligación de reparación que le impone la legislación y la jurisprudencia modernas, sino que aún es exonerada de las consecuencias de las culpas que pueda ella cometer... una persona puede impunemente cometer actos culpables, puesto que al cometerlos, no tiene ninguna responsabilidad efectiva.

Comunmente se repite que el derecho civil moderno ha afirmado el principio de la responsabilidad civil, y extendido su aplicación. Se olvida decir que por virtud del funcionamiento del seguro, toda persona puede, de hecho, hacerse irresponsable.

Tal práctica es singularmente peligrosa. La garantía completa de las culpas deja impune la acción nociva. Quien está cubierto por un seguro, ya no toma las minuciosas precauciones que permitirían evitar el daño." (7)

Mi opinión es que no se puede sostener ese criterio porque la obligación de resarcir, a través de la contratación de un contrato de seguro no implica la supresión de la responsabilidad, ni la eliminación de las medidas precautorias que requiere el conductor; la experiencia mexicana no señala un aumento de siniestralidad para los asegurados en daños a terceros y una disminución en los que no están asegurados; muy por lo contrario; por otra parte, como veremos en el capítulo siguiente, al imponer el estado por la vía legislativa, la obligación de asegurar, crearía una oficina encargada de la tarificación de los premios o primas a pagar por la protección del seguro y un "riesgo antiseleccionado" tendría que pagar mayor --

prima, previa comprobación de su mala experiencia; ésto, como consecuencia obligada toda vez que las compañías aseguradoras no podrían rechazar los riesgos según su criterio, sino que a su cargo sería la obligación de no negar las protecciones que le fuesen solicitadas, - salvo las excepciones que posteriormente mencionaremos.

Por otra parte, es necesario pensar en las situaciones agravadoras de riesgo, como son la conducción bajo la influencia del alcohol o de las drogas tóxicas, la conducción sin licencia, y otras análogas en las cuales se debe pensar en permitir la repetición del asegurador, por lo que hubiere pagado mediante alguna de esas circunstancias, contra el presunto responsable.

Si la reparación debe ser completa, tratándose de daños corporales, sí permite una deducción, o deducible o descubierto de los primeros, por ejemplo \$ 500.00 de daños materiales. — También es de hacer notar que el fondo de garantía del Estado, en distintas legislaciones extranjeras, no toma a su cargo indemnización alguna por concepto de daños materiales.

Por último, no se propone modificar de manera alguna, con la implantación del seguro obligatorio, las reglas de la responsabilidad penal. Unicamente se busca la garantía práctica de la reparación económica del daño causado; cada conductor tiene ante sí, si compromete su responsabilidad culposa o dolosamente, una posible sanción de orden penal.

Por las razones expuestas, se desechan las objeciones hechas al sistema de seguro obligatorio de responsabilidad civil y proclamo su utilidad.

NOTAS AL CAPITULO IV.

- 1.- Georges Ripert. Op. Cit. Pág. 60.
- 2.- Georges Ripert. Op. Cit. Pág. 264.
- 3.- Rafael Preciado Hernández. Lecciones de Filosofía del Derecho. 3a. Edición. Editorial Jus.- México, 1960. Págs. 268 y 269.
- 4.- Citado en Rafael Preciado Hernández. Op. Cit. Pág. 209.
- 5.- Citado en Rafael Preciado Hernández. Op. Cit. Págs. 214 y 215.
- 6.- Mazeaud y Tunc. Op. Cit. Tomo III, Volumen II. -- 1963. Pág. 389.
- 7.- Georges Ripert. Op. Cit. Págs. 300 y 301.

CAPITULO V.- BASES PARA LEGISLAR SOBRE EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHICULOS AUTOMOVILES, BUSCANDO EL APROVECHAMIENTO DE LA ORGANIZACION YA EXISTENTE.

Base la.)- Disposiciones generales.

El seguro establecido con carácter obligatorio - sobre el uso de vehículos de motor, constituiría una modalidad de seguro privado, pero de interés público, compatible con cualquier otro, concertado libre y específicamente para cada vehículo.

El seguro obligatorio cubriría en las condiciones y límites que a continuación se indican: la responsabilidad civil derivada de la obligación de todo conductor de un vehículo de motor de reparar los daños causados a las personas o a las cosas con motivo - de la circulación del vehículo, obligaciones ya consignadas en la legislación vigente.

El seguro deberá ser concertado por el propietario del vehículo, considerándose como tal para, estos efectos a la - persona física o jurídica a cuyo nombre figure el vehículo en el Registro Federal de Automóviles. Podrá, en su caso, concertarlo cual- - quier persona que tenga interés en el aseguramiento, expresando el - concepto en que contrata, y quedando con ello el propietario releva- do de aquella obligación.

Los vehículos no asegurados en la forma prevista en esta disposición no podrán circular por territorio nacional.

La circulación indebida llevará aparejada el depósito del vehículo, con cargo a su propietario, mientras no sea con- certado el seguro; y tal vez sería conveniente, por la importancia - del problema, instituir penas económicas o inclusive privativas de -

la libertad, como se contempla en el derecho comparado.

La Comisión Nacional de Seguros, actuando como fondo de garantía del Estado, podrá repetir en su caso contra el propietario de un vehículo no asegurado.

Sólo podrán concertar este seguro las Instituciones de Seguros autorizadas para la práctica del ramo de responsabilidad civil, por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Acreditado ante la Comisión Nacional de Seguros, que una institución de seguros, no acepta una propuesta de seguro — obligatorio, corresponderá a aquella asumir el riesgo no aceptado, — sin perjuicio de su distribución entre el conjunto de las instituciones aseguradoras autorizadas para operar en ese ramo.

Tendrá la consideración de vehículo de motor, a los efectos de la obligación de asegurar:

a).- Todo artefacto o aparato apto para circular por las vías públicas accionado mediante un mecanismo motor y para cuya conducción se requiera permiso, así como sus remolques y semirremolques.

b).- Los trolebuses que circulen por la vía pública.

c).- Los tractores y la maquinaria agrícola o de obras públicas susceptibles de trasladarse por medios propios y — que precisen para ello de cualquier clase de autorización administrativa.

El título del seguro obligatorio se denominará — "certificado de seguro" y será el único medio extraprocesal de prueba admisible para acreditar la existencia de aquél.

El "certificado de seguro" contendrá los elementos de identificación de las partes, y del riesgo asegurado, en la forma que prevee la Ley Sobre el Contrato de Seguro y además la mención de que es el certificado que exige para cumplir con el requisito del seguro obligatorio.

Deberá de cubrirse la prima del "certificado de seguro" bianualmente y deberá acompañarse con la mención de que ha sido pagada la prima, atento a la disposición del artículo 40 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

BASE 2a.)- Tarifa.

La tarifa será única y obligatoria para todos los aseguradores, correspondiendo su elaboración y modificación a la Comisión Nacional de Seguros.

La tarifa se fijará partiendo de las obligaciones cubiertas por el seguro y de sus límites cuantitativos, en base de la valoración conjugada de los siguientes factores:

- a).- Riesgo de la circulación, según zonas geográficas y en función de su carácter urbano o interurbano.
- b).- Riesgos en función de las circunstancias objetivas del vehículo, como potencia del motor, tonelaje, tipo, empleo de remolque, fecha de fabricación y otras análogas.
- c).- Riesgos en función de la carga y objetos transportados.
- d).- Gastos de administración del seguro.
- e).- Bonificaciones que resulten en atención a las circunstancias de falta de siniestralidad y de permanencia en la misma entidad aseguradora.

f).- Cualquier otra circunstancia de naturaleza objetiva que pueda influir en la determinación de la tarifa.

BASE 3a.)- Pluralidad de daños y concurrencia - de certificados de seguro.

Si de un mismo hecho de la circulación, amparado en un solo certificado de seguro, resultan varios perjudicados y la suma de las indemnizaciones exceden del límite establecido a ese efecto, el derecho de cada perjudicado frente al asegurador será reducido proporcionalmente.

En los casos de daños corporales, la Comisión Nacional de Seguros, completará la indemnización hasta el límite máximo por persona.

Cuando existan dos o más "certificados de seguro" destinados a cubrir las obligaciones derivadas de la circulación de un mismo vehículo, los diversos aseguradores atenderán, solidariamente, al cumplimiento de tales obligaciones hasta el límite establecido para un sólo "certificado de seguro".

Si a consecuencia de un mismo hecho de la circulación en el que intervengan dos o más vehículos se producen daños a terceros, los aseguradores contribuirán al cumplimiento de las obligaciones que del hecho se deriven, proporcionalmente a los límites de sus respectivas garantías aseguradoras.

Cuando a consecuencia de un mismo hecho en el que intervengan dos o más vehículos se produzcan daños recíprocos, cada uno de los certificados cubrirá el daño causado por el vehículo que ampara.

Estas bases se entenderán sin perjuicio de las - excepciones y acciones que puedan ejercitar las instituciones de seguros, al efecto de acreditar la exención de la obligación del pago o su repetición cuando proceda.

La institución de seguros que, como consecuencia de lo anterior, hubiere satisfecho una cantidad superior a la que le correspondería en función de la participación de su asegurado, podrá formular la oportuna reclamación a las demás instituciones de seguros.

BASE 4a.)- La contratación del seguro obligatorio se iniciará mediante solicitud escrita, dirigida por el tomador del seguro a la institución de seguros, en la que se harán constar - necesariamente las siguientes circunstancias:

- a).- Las de identificación del tomador, y si éste no fuera el propietario, las de ambos, - así como el carácter con que actúa.
- b).- Los datos de identificación del vehículo, - Así como sus características, fecha de matriculación, destino y carga.
- c).- Las referentes al lugar habitual de circulación del vehículo.

Recibida la proposición, el asegurador deberá, - en el plazo de ocho días, entregar el certificado de seguro o copia-sellada de la comunicación a la Comisión Nacional de Seguros, en que objete la aceptación. Sino entrega uno u otro documento, se entenderá que consiente. La proposición, con la fecha de recepción por una institución de seguros, surtirá durante el plazo de ocho días los - mismos efectos que el certificado.

El contrato existe desde que la institución de seguros hace entrega al tomador del certificado de seguro.

La fecha inicial del certificado será la de recepción de la proposición del seguro.

El plazo del contrato será de dos años.

El pago de cada bianualidad renueva por otro plazo igual el contrato.

El precio del seguro será fijado mediante tarifa.

La prima aplicable será la que corresponda a las condiciones y datos declarados en la proposición.

El error en la aplicación de la tarifa faculta al tomador a denunciarlo a la Comisión Nacional de Seguros, quien, previas las comprobaciones pertinentes, acordará el extorno de las cantidades indebidamente satisfechas.

BASE 5a.)- Ambito y límites del seguro.

El seguro cubre la obligación de reparar el daño, impuesta por las leyes vigentes.

Las obligaciones cuyo cumplimiento se asegura son las que nacen de todo hecho de la circulación que produzca daños a las personas o a las cosas, excepto:

- a).- Cuando se pruebe que el hecho ha sido debido únicamente a culpa o negligencia del perjudicado, o bien a consecuencia de fuerza mayor-extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo.
- b).- Cuando el hecho sea constitutivo de delito doloso.

- c).- Si el hecho se produce en competiciones deportivas que deberán requerir autorización especial para su celebración.

El seguro cubre la reparación del daño causado a todo perjudicado por hechos de la circulación, excepto:

- a).- Al conductor del vehículo objeto del certificado, al propietario o, en su caso, al tomador del seguro, los ascendientes, descendientes y cónyuges de cualquiera de ellos, los empleados, dependientes y representantes de la persona jurídica propietaria del vehículo, que sufrieran daños personales o patrimoniales durante su transporte en el mismo.
- b).- Al propietario por los daños propios sufridos en el vehículo objeto del certificado.
- c).- A los propietarios de las cosas dañadas durante su transporte en el vehículo.

El certificado de seguro cubre la reparación de los daños corporales producidos como consecuencia de cada uno de los hechos de la circulación hasta los límites que fije discrecionalmente y teniendo en consideración los elementos necesarios la Comisión Nacional de Seguros, para este efecto deberá elaborar una tabla de límites de seguro.

BASE 6a.)- Derechos y Obligaciones de las partes.

- a).- La persona que proponga el seguro responde de la exactitud de las declaraciones contenidas en la proposición.

El asegurado se obligará, bajo su responsabilidad a modificar la proposición inicial cuando durante la vigencia del contrato varíen las circunstancias de la misma.

El error, la falsedad o la omisión de la declaración a que se refiere el número anterior, no libera al asegurador -- del cumplimiento de sus obligaciones.

Quando por error, falsedad u omisión en las declaraciones contenidas en la proposición inicial o sucesivas que procedan, se haya fijado una prima inferior a la que correspondería según las circunstancias reales, el asegurador podrá ponerlo en conocimiento de la Comisión Nacional de Seguros, quien acordará lo que proceda en cuanto al importe de la prima y a la aplicación de la cláusula penal fijada en la tarifa a que antes se ha hecho mención.

La transferencia de la propiedad del vehículo durante la vigencia del contrato, no altera los efectos del mismo frente a terceros.

La comunicación a la entidad aseguradora de la cesión del contrato de seguro producirá, respecto de los contratantes, los mismos efectos que para la proposición del seguro, antes se han señalado.

El asegurado, tan pronto como sea posible, comunicará a la institución de seguros, la comisión de un hecho del que se deriven daños, o de aquel en que se manifiesten y las circunstancias del mismo, personas lesionadas, objetos dañados, vehículos y -- conductores que han intervenido, certificados de seguro que los amparan y, en general, cuantos datos puedan facilitar el conocimiento -- del hecho.

El incumplimiento de esta obligación dará acción al asegurador para exigir del asegurado la indemnización de daños y perjuicios que se le causen. Además el asegurador podrá ponerlo en -

conocimiento de la Comisión Nacional de Seguros, quien acordará si procede o no la aplicación en favor del asegurador de la cláusula penal que al efecto deberá fijarse en la tarifa única.

b).- La institución de seguros queda directamente obligada:

- 1.- A prestar, hasta el límite del seguro, las fianzas que en garantía de la reparación del daño acuerden las autoridades judiciales, -- bastando a tal efecto que la institución de seguros reconozca, compareciendo ante el tribunal la autenticidad del correspondiente -- certificado de seguro.
 - 2.- A abonar, hasta el límite del seguro, la indemnización que señale la sentencia penal, -- en su caso.
 - 3.- A satisfacer cuando proceda, la indemnización fijada por los peritos hasta el límite del seguro.
 - 4.- A pagar, en nombre del conductor declarado responsable en virtud de responsabilidad civil y hasta el límite del seguro, la cantidad que en concepto de indemnización fije la sentencia en el proceso ordinario correspondiente.
 - 5.- A realizar las demás prestaciones establecidas en la ley que de nacimiento a la obligación de asegurar.
- c).- Cumplida la obligación de reparar el daño -- frente a la víctima o sus causahabientes, -- el asegurador podrá repetir contra el conductor causante del daño, cuando éste sea -- condenado por sentencia firme por conducir sin el correspondiente permiso, quebrantando la condena de anulación o retirada del permiso de conducir, bajo la influencia manifiesta de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes, o por robo o hurto del vehículo.

El asegurador podrá también repetir en caso de -- pago indebido si el hecho determinante del daño, las víctimas o --

las cosas dañadas, no están comprendidas en el ámbito del seguro.

d).- El conductor o el propietario demandado en juicio civil ordinario para responder de la reparación del daño causado por actos u omisiones en que intervenga culpa o negligencia, no delictuosos, solicitará, dentro del término que las leyes señalan para contestar a la demanda, que ésta se notifique al asegurador en el plazo más breve posible.

La notificación se hará como las mismas leyes establecen para emplazar a los demandados. El término de contestación- quedará en suspenso ínterin no expiren los plazos que para comparecer y contestar a la demanda se señalen al asegurador.

Si el asegurador citado no compareciere en tiempo y forma, continuará respecto a los demás demandados el término para contestar a la demanda.

La no comparecencia del asegurador no le libera de la obligación de pago que le puede ser impuesta en la sentencia.

Si la demanda no fuera formulada por todos los afectados que comunicaron a la institución de seguros aseguradora su perjuicio, el asegurador, al contestar a la demanda, manifestará la existencia de los demás perjudicados, y el Juez, con suspensión del procedimiento, concederá un plazo de quince días a los perjudicados que no hubieran comparecido para que en el mismo juicio presenten la correspondiente demanda. Transcurrido dicho plazo se alzarán la suspensión y el juicio continuará su tramitación.

El asegurador que no cumpliera las cargas impuestas en el cuerpo de esta base, continuará obligado al pago frente a-

los perjudicados, sin perjuicio de las acciones de repetición por exeso de pago cuando, conforme a las nuevas reclamaciones, se hubiera rebasado el límite del seguro.

Frente al perjudicado que no hubiere cumplido las cargas que le fueren impuestas, el asegurador podrá alegar la excepción del pago, total o parcialmente, si la nueva reclamación rebasa el límite del seguro. No obstante, el perjudicado, podrá por vía ordinaria, reclamar de los demás perjudicados, el pago de las cantidades que hubieran percibido por exeso, de conformidad con las normas establecidas para los supuestos de concurrencia.

BASE 7a.)- La intervención de la Comisión Nacional de Seguros.

En el ámbito de las funciones que le son encomendadas serán de aplicación a la Comisión Nacional de Seguros, además de las disposiciones de las leyes, las normas establecidas para las instituciones de seguros, con las especialidades que para su actuación le sean aplicables a fin de cumplir con las disposiciones de estas bases.

La Comisión Nacional de Seguros, sólo podrá expedir certificados de seguro en los casos taxativamente previstos en estas bases y, en tales supuestos, no podrá rechazar la proposición que se le formule, surtiendo todos los efectos desde el momento de la presentación de la proposición.

La Comisión Nacional de Seguros revisará los límites cuantitativos fijados al seguro obligatorio, con la finalidad de adecuarlos a las posibilidades económicas del país.

BASE 8a.)- Disposiciones varias.

Los vehículos provenientes del extranjero, al entrar al territorio nacional, satisfarán la obligación del seguro suscribiendo por medio de las autoridades aduanales, el contrato obligatorio con las modalidades que fijen los reglamentos respectivos.

Los organizadores de pruebas deportivas en las que intervengan vehículos de motor, deberán estar obligados a concertar un seguro, en la forma y condiciones establecidas en estas bases, pero sin limitación de cuantía global que cubra la obligación del conductor de reparar el daño causado.

Las autoridades no concederán autorizaciones para la celebración de tales pruebas sin que se acredite la existencia del seguro especial referido.

Se autorizaría al Presidente de la República para dictar las disposiciones reglamentarias, necesarias para la efectividad de lo establecido en estas bases.

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

1.- La Ley General de Instituciones de Seguros vigente reserva a las compañías nacionales y mexicanas el mercado nacional de seguros. Su interés primordial no es meramente fiscal, sino que busca la garantía del público ante el funcionamiento de -- las compañías y hacer, en todo caso, efectivas sus obligaciones.

2.- En el seguro contra la responsabilidad, -- que debe ser contratado con compañía mexicana para cubrir hechos -- producidos dentro del territorio nacional, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro. Consecuentemente, es posible contar con una póliza que se adecua al seguro obligatorio que propone esta tesis.

3.- Existe un aparato administrativo, Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Comisión Nacional de Seguros, -- encargado de vigilar el cumplimiento de las leyes de Instituciones de Seguros y sobre el Contrato de Seguro, esa organización administrativa, con leves cambios, puede encargarse, también, del funcionamiento administrativo del seguro obligatorio propuesto.

4.- Puede afirmarse que la circulación de ve--hículos constituye, conforme al Código Civil, un riesgo creado generador de responsabilidad objetiva. A través del seguro obligatorio -- se lograría, en forma práctica, el cumplimiento de la obligación de reparar el daño. Sería muy conveniente que las diversas entidades --

de la Federación lograsen la ansiada unidad de normas civiles a -- fin de tener soluciones uniformes en materia de reparación del da- ño.

5.- La proliferación del tránsito de vehículos presta cuantiosos servicios a la sociedad; sin embargo, ha creado complejos problemas humanos y económicos que exigen un profundo estudio. El seguro obligatorio sólo resuelve el aspecto económico en cuanto a la reparación del daño; sin pretender eliminar los trabajos de prevención de los accidentes, como la educación, la lucha - contra el alcoholismo, el reconocimiento médico y técnico de los - conductores, la vigilancia a los patronos de los conductores traba- jadores que exigen rendimientos excesivos u otros análogos.

6.- No basta el que exista la posibilidad vo- luntaria de asegurarse. La experiencia demuestra que los que se -- aseguran son los que menos siniestralidad observan, además de te- ner mejor situación económica para pagar las primas que el escaso- volumen de nuestro mercado necesariamente acarrea. La obligatorie- dad del seguro acarrearía, inmediatamente, un primer beneficio: el abatimiento del costo del premio, gracias a los grandes volúmenes- que diluyen el riesgo.

7.- El derecho, como toda elaboración humana, es dinámico, nuevas situaciones exigen nuevas normas; así el dere- cho no puede quedar estático frente a nuevas realidades sociales.- La acción del derecho, positiva y justa, debe ordenarse al bien co- mún el que tiene prioridad sobre el bien de uno o de la minoría; -

este interés público exige que las ordenaciones sociales se modifiquen o reorganicen cuando el criterio atributivo de la justicia lo exiga ante realidades humanas concretas.

8.- La actividad aseguradora, en la sociedad-moderna ya no es, como en su origen, eminentemente aleatoria; es una técnica compleja en la que intervienen elementos jurídicos y económicos que rigen las relaciones de los asegurados, aseguradores y el Estado. La experiencia del derecho comparado ha demostrado que el seguro obligatorio es el medio más eficaz y práctico de garantizar la reparación del daño; en México existen todos los elementos-necesarios para que se implante la obligación de contratar el seguro adecuado.

9.- No es posible aceptar la objeción de que el seguro sobre la responsabilidad destruiría la responsabilidad moral que inhibe a causar daños a terceros, toda vez que no se ha observado aumento de siniestralidad en los asegurados o disminución en los no asegurados, sino al contrario; tampoco se pretende eliminar la fuerte barrera psicológica que representa la responsabilidad penal; y, por último, la experiencia extranjera enseña que los riesgos antiseleccionados pueden sobrellevar una cláusula penal de pago de extrapremios, según normas reglamentarias que se dictan al efecto.

10.- El seguro obligatorio de responsabilidad civil sobre el uso de vehículos de motor constituye una modalidad del seguro privado, de interés público, que necesariamente se debe

contratar para reparar los daños causados, con motivo de la circulación, a las personas y a las propiedades, según las leyes vigentes que regulan la responsabilidad civil. La celebración, tarificación, condiciones de contrato, resolución de inconformidades deben realizarse según normas generales, que es urgente se dicten en México, - por vía legislativa.

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

ASOCIACION NACIONAL DE DISTRIBUIDORES DE AUTOMOVILES, A.C. Informe Económico 1969. México, 1969.

AUTONOTICIAS. México, 22 de noviembre de 1969.

BORJA SORIANO, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. Tomo I. Editorial Porrúa. México, 1959.

CUEVA DE LA, Mario. Derecho Mexicano del Trabajo. Tomo II. Editorial Porrúa. México, 1966.

GOMEZ ARREOLA, Salvador. Los Seguros Privados en México. Revista - Mexicana de Seguros. México, 1968.

GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. Editorial Cajica. 2a. Edición. Puebla, 1965.

LARROYO, Francisco. Los Principios de la Etica Social. Editorial - Porrúa. México, 1956.

MAZEAUD, HENRI Y LEON Y TUNG, André. Tratado Teórico y Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires, 1961. Tomo I, Volumen I, Tomo I, Volumen II. Tomo II, Volumen I. Tomo II, Volumen II, Tomo III, Volumen II.

MELICH ORSINI, José. Responsabilidades Civiles Extracontractuales. Editorial Cajica. Puebla, 1965.

NOVEDADES. México, 3 de noviembre de 1969.

OVACIONES. México, 13 de junio de 1969; 8 de noviembre de 1969.

PORTES GIL, Emilio. Las Instituciones de Seguros y el Estado Mexicano. Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México, 1964.

PETIT, Eugène. Tratado Elemental de Derecho Romano. Editora Nacional, S.A. México, 1953.

FRECIADO HERNANDEZ, Rafael. Lecciones de Filosofía del Derecho. - Tercera Edición. Editorial Jus. México, 1960.

ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. Tomo III. -- Teoría General de las Obligaciones. Antigua Librería Robredo, México, 1962.

RIPERT, Georges. El Régimen Democrático y el Derecho Civil Moderno. Editorial J.M. Cajica, Puebla, 1951.

ULTIMAS NOTICIAS DE EXCELSIOR. México, 6 de noviembre de 1969; 2- de abril de 1970.

LEGISLACION :

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.
Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Morelos.
Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Sonora.
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
Ley General sobre el Contrato de Seguro.
Ley General de Instituciones de Seguros.
Ley de Secretarías y Departamentos de Estado.
Ley Federal del Trabajo.

**BIBLIOTECA CENTRAL
U. N. A. M.**