

383
200

UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO



*La Función Social del
Seguro Obligatorio de
Automoviles*

T E S I S
Que para Obtener el Título de
LICENCIADO EN DERECHO
P r e s e n t a
Narda González Serrano



México, D. F.

1993

**TESIS CON
MERA DE ORIGEN**



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 está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

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

INDICE

	Página
Prólogo	1
Introducción	3
Capítulo primero.	
Evolución y concepto de la institución del seguro	
I. Antecedentes	5
A. La previsión	5
a. Definición	6
b. Desenvolvimiento histórico	8
c. Características	11
d. Formas de previsión económica	15
II El seguro	
A. Definición	16
B. Desenvolvimiento histórico	18
C. Terminología	24
a. Contrato de seguro	24
b. Elementos personales	26
c. Elementos objetivos	27
d. Riesgo	27
e. Riesgo creado	29
f. Riesgo asegurable	31
g. Siniestro	33
h. Interés asegurable	35
i. Póliza	36
j. Prima	37

	Página
k. Garantía del asegurador	38
l. Indemnización	40
m. Suma asegurada	42
D. Clasificación legal	43
a. Daños	44
b. Incendios	47
c. De provechos esperados y de ganados	48
d. Transporte terrestre	48
e. Contra la responsabilidad	49
f. De personas	51
Capítulo segundo.	
Seguro de automóviles.	
I Concepto	53
II Clasificación	54
a. Daños por accidente al automovilista	54
b. Incendio del automóvil	55
c. Robo total o parcial del vehículo	55
d. Responsabilidad	56
III Estipulaciones frecuentes en el contrato de seguro de automóvil	59
a. Accidentes excluidos del seguro de responsabilidad	60

	Página
b. Agravación del riesgo	60
c. Cambio de propietario	61
d. Prohibición de responsabilizarse por las consecuencias de un siniestro	63
e. Acción del tercero afectado por un siniestro	65
IV Análisis de las ventajas del seguro	66
a. Individuales	67
b. Colectivas	67
Capítulo tercero.	
El seguro obligatorio de responsabilidad civil del automovilista.	
I Introducción	70
II Antecedentes	73
a. Doctrina	73
b. Legislación extranjera	77
c. Legislación mexicana	80
-Reglamento de tránsito y vialidad para el Distrito Federal	80
-Reglamento del artículo 127 de la Ley general de vías de comunicación	83
III La hipótesis normativa	84
A. Marco jurídico	85
a. Artículo 27 constitucional	85

	Página
b. Código civil para el Distrito Federal.	87
c. Código penal para el Distrito Federal	88
B. Marco sociológico	89
a. Solidaridad social	90
b. Función preventiva del Derecho	91
c. Obligación económica preventiva	94
C. La expresión de la norma	96
a. Alternativas	96
-Contratación privada	96
-Intervención estatal	97
Capítulo cuarto	
La función social del seguro obligatorio de automóviles	
I Agilidad en los conflictos jurisdiccionales	99
II Protección patrimonial	103
A. Individual	104
B. Colectiva	105
III La responsabilidad del ciudadano	107
Conclusiones	110
Bibliografía	118

El trabajo que el lector tiene en sus manos, se propone analizar cómo el seguro obligatorio de vehículos de motor, en el ramo de responsabilidad civil, puede ser un factor de suma utilidad en nuestro actual medio social.

Frente a las cuestiones de porqué un seguro general y obligatorio; porqué una obligación económica preventiva proveniente del riesgo creado que significa el uso o la explotación del automóvil en medio de la convivencia comunitaria; porqué razones en diversos países se ha establecido esta condición legal para los conductores; de qué manera puede insertarse en el sistema jurídico y social mexicano una disposición de esta índole; cuáles pueden ser los inconvenientes del seguro de este tipo; sus ventajas y las motivaciones que nos mueven a realizar esta propuesta, son los puntos que trataremos de discernir en esta tesis.

Porque después de buscar en la normatividad jurídica de nuestro país, hemos encontrado deficientemente legislada la materia, surgió la inquietud de estudiar los diversos aspectos históricos y legales del seguro y en particular del seguro de automóvil, en la práctica aseguradora y en las formas en que ha sido adoptado por otras legislaciones y cómo puede funcionar en la sociedad mexicana este medio de previsión económica.

Pues los problemas que cotidianamente enfrenta, tanto el automovilista responsable de un siniestro, como los que se originan para los terceros afectados cuando su deudor resulta insolvente, más los subsecuentes conflictos jurisdiccionales, en los que se combinan tanto los factores anteriores como el creciente número de casos de accidentes, precisan del factor de tipo económico para la solución, más o menos satisfactoria de estos sucesos; no es posible soslayar que el seguro obligatorio es entonces elemento de índole patrimonial que coadyuvaría eficazmente al bienestar social.

Y ninguna de las ideas vertidas aquí es novedosa, ya que son muchas las legislaciones y doctrinas que preceden con muchos años a la nuestra; sólo deseamos atraer la atención de los mayormente versados en el asunto, con la finalidad de que sean ellos quienes desarrollen con mayor acierto el tema y lo propongan como contenido normativo de nuestras relaciones jurídicas y comunitarias, pues, repetimos, es una alternativa que presenta ventajas sociales evidentes, como a continuación explicaremos.

INTRODUCCION

Para conocer el contenido de esta tesis, la hemos estructurado de la siguiente forma:

En el capítulo primero se expresan algunos antecedentes históricos de la previsión económica, dado que es la materia general a la que el seguro pertenece; proporcionamos también las características que identifican a la previsión, así como las formas en que se manifiesta en la práctica social.

Así mismo, encontraremos el desenvolvimiento histórico del seguro; la terminología empleada comúnmente en este renglón de la previsión y finalmente, la clasificación de los seguros, acorde a nuestra legislación.

El segundo capítulo, ofrece una descripción del seguro de automóvil, concepto, clasificación según los ramos en que opera actualmente; las cláusulas más frecuentes en este contrato y las ventajas del seguro de este tipo.

Corresponde al tercer capítulo, explicar nuestra propuesta de seguro obligatorio de automóvil, con base en algunos antecedentes de legislaciones extranjeras y nacionales; las normas que en nuestro sistema jurídico fundamen-

tan la condición de generalidad y obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil del automovilista, así como la consideración de los aspectos sociales en que se basa la necesidad de este método de previsión.

Un cuarto apartado, describe los pros y contras del seguro, los argumentos que pudiesen oponérsele, tanto como la relación de los beneficios que de él pudiesen esperarse, ya a nivel individual, ya en el aspecto comunitario.

Para finalizar, consignamos las conclusiones de este trabajo, el cual ha sido realizado con base en la investigación bibliográfica y el valioso auxilio de mis maestros, algunas autoridades de la Ciudad de México y del Estado de México, así como con la colaboración del personal que labora en las distintas bibliotecas citadas a lo largo de toda nuestra tesis.

CAPITULO PRIMERO

EVOLUCION Y CONCEPTO DE LA INSTITUCION DEL SEGURO

I Antecedentes.

La afirmación del tema central de la presente tesis implica conocer de un concepto fundamental llamado previsión, pues éste es el antecedente y explicación básicos del seguro en nuestros días. A través del análisis de las características socioeconómicas de la previsión, el seguro, aún en su forma obligatoria, encuentra apoyo lógico y jurídico para su adopción, ya a nivel individual, o a nivel comunitario.

Por ello, en los siguientes renglones, nos avocamos a definir y proporcionar algunos datos históricos de la previsión, de su manifestación más importante, que es el seguro, nos ocupamos en el segundo apartado de este capítulo.

A) La previsión.

Hay en los seres pensantes la capacidad, que nada tiene de facultad extraordinaria, puesto que es compartida por gran número de especies animales, que los hace intuir las situaciones de peligro y que los impulsa a instrumentar medios de defensa, presentes y para el futuro, a efecto de enfrentar, contingencias adversas o dañosas para el desarrollo de su vida.

De tal forma, hombres y animales se proveen de los re-

curso materiales necesarios para su subsistencia en las épocas difíciles. El principio es sencillo, de elemental supervivencia. Sin embargo, el ser humano es apto para ir más allá de este instinto, perfeccionándolo y empleándolo racionalmente, de manera sistemática y con finalidades específicas, caracteres que obviamente los animales no participan.

Precisamente esta diferenciación nos conduce a la conclusión que el hombre, conceptuado en la más elevada perspectiva de persona, con ideas y métodos de vida adecuados a su condición, es más avanzado en su desarrollo, cuanto más practique la previsión, sustituyendo con ella otros medios, como la indiferencia o la apatía hacia el futuro.

Inmerso en su necesidad de vivir en sociedad, merced a la experiencia propia o de terceros, el hombre en el transcurso de la historia, continúa afinando los elementos de defensa, en cooperación con los demás miembros de la comunidad.

Cuando el grado de evolución de esos medios ha alcanzado un alto grado, las sociedades se encuentran practicando la previsión económica, en forma de ahorro, o de seguro.

a) Definición.

El significado etimológico de la palabra previsión es

"preveer, esto es, ver con anticipación, mirar con anterioridad al futuro, con sujetaura por alguna señal o indicio, lo que ha de suceder.

La palabra previsión se deriva del verbo latino praevidere, prevenir, que equivale a preparar, disponer con antelación las cosas necesarias para un fin, preveer, ver con anticipación un daño o perjuicio." (1)

"Según Salustio (551 años antes de Jesucristo), la previsión es la acción de velar, poner cuidado en que algo no suceda. Y para Plauto (300 años a.J.), la previsión es mirar por la seguridad de una persona." (2)

En sentido general, la previsión comprende, desde la aptitud para conocer por anticipado la posibilidad de un acontecimiento dañoso, hasta la capacidad de disponer de los medios presentes para evitar su verificación o, al menos, reducir sus efectos.

En sentido económico, la previsión es el acto de disponer de los bienes actuales, aplicándolos a la satisfacción

(1) Mateos, Agustín M. Etimologías grecolatinas del español Esfinge, México, 1966 pag. 271.

(2) Cerda y Richard, Baldomero. Teoría general de la previsión y sus formas. Madrid, 1955, pag. 10

de necesidades o contingencias futuras.

La importancia del sentido económico de la previsión radica en que es precisamente la forma más acabada de la misma y es el fundamento esencial de los seguros de nuestros días.

Alvaro López Núñez opina respecto al tema que previsión "es aquella disposición de ánimo que, considerando las necesidades futuras como si fueran presentes, produce en la voluntad el esfuerzo necesario para prepararse contra las eventualidades adversas de la vida." (3)

Por su parte, García Oviedo afirma que "La previsión, como cosa preventiva, tiende a evitar el riesgo de la indigencia en el individuo y aún en la familia." (4)

Para nosotros, la previsión económica es un medio efectivo de combatir o paliar todos aquellos sucesos que puedan afectar la vida productiva del hombre.

b) Desarrollo histórico.

La evolución histórica la previsión se explica por las

(3) López Núñez, Alvaro. Lecciones elementales de la previsión. Madrid, 1913. pag. 14.

(4) García Oviedo, José. Medios prácticos de fomentar la previsión popular en la zona de Madrid. España, 1918. pag. 106.

necesidades y contingencias que el hombre enfrenta, buscando métodos de solución, implementando, a lo largo de su discurrir, factores que ayer y hoy son indispensables para promover su protección, en vista de los peligros a que su cotidiana actividad le expone.

En este apartado, se expresan algunos datos que puntualizan cómo la experiencia humana y el sentido común resultan en la previsión, desde sus manifestaciones más simples, hacia la formación de las modernas instituciones de seguros.

"Desde el origen de la especie humana, la previsión se manifiesta de una forma rudimentaria o elemental." (5)

Combinado con un alto sentido de la cooperación, entre las tribus primitivas se trabajaba en conjunto para el aprovisionamiento de artículos de primera necesidad en época de abundancia, cuyo destino era el consumo en los momentos de carencia. Nace el ahorro en la costumbre de aumentar la disponibilidad futura. (6)

"Los griegos ahorran su dinero para el rescate de los

(5) Cerda, opus cit. pag. 30.

(6) Comunidades primitivas. Documento filmado. México, 1972
Biblioteca de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

reos o para su vejez, depositándolo en los templos." (7)

"Los legionarios romanos depositaban la mitad de los regalos que se les hacían en dinero, para servirse de ellos en caso de invalidez o para la vejez." (8)

"El pueblo hebreo constituye mutualidades de socorros y ayudas para indemnizar las pérdidas del ganado y para atender a los riesgos personales, tales como enfermedades y defensa.

En China y en Egipto se fundaron instituciones similares; la Grecia clásica constituyó la asociación llamada "E-ranoi" (cotización), cuya finalidad era el socorro de los necesitados, exigiéndose a los socios pudientes, el ahorro para el auxilio de los desvalidos." (9)

La edad media manifiesta la previsión a través de las guildas del siglo IX, que fueron asociaciones que entre otras finalidades perseguían la mutua asistencia en los casos de enfermedad, incendio o por viaje; en las cofradías o hermandades, instituciones de carácter católico, cuya fina-

(7) Grimberg, Carl. Historia universal. "Los griegos". Santiago, 1991.

(8) Cerda, opus cit, pag.30.

(9) Sin autor. Evolución del seguro. Biblioteca A.M.I.S. pag. 27.

lidad principal era atender a los casos de invalidez, entie
rros, dotes de doncellas, etc.

"Estas instituciones fueron creadas en los principales
países europeos...Pero no tuvieron en esta época la protec
ción oficial para que su desenvolvimiento respondiera a la
utilidad que reportaban, por ello hubo de darse al ahorro o
tra aplicación, más adecuada, surgiendo entonces la institu
ción denominada seguro..." (10)

La edad moderna señala el arranque de los montepíos, mu
tualidades y sociedades de seguros.

"La previsión adquiere un gran incremento por la aten
ción que le presta el gobierno de todos los países y muy par
ticularmente por lo que se refiere a los seguros sociales"
(11)

c) Características de la previsión.

Entre las principales características de la previsión,
es pertinente citar las siguientes:

-Atenúa las consecuencias dañosas.

(10) Cerda, opus cit. pag. 31

(11) Ibidem, pag. 32.

Los recursos económicos mayormente apreciados, suelen ser aquéllos que, provenientes de nuestro ahorro, obtenemos en las épocas difíciles de la vida; cuando el hombre se encuentra involucrado en un problema con repercusiones patrimoniales, sus necesidades aumentan considerablemente.

La previsión reduce el estado de angustia y de necesidad del individuo.

-Es factor que aprovecha a todas las actividades económicas del ser humano.

A nivel social, la previsión representa un elemento altamente protector del conjunto de bienes producidos por la colectividad y aún por un sólo sujeto.

La previsión sabe aprovechar los ahorros de la sociedad, multiplicando el esfuerzo individual.

El índice de previsión de cada país, se encuentra en relación directa con su grado de cultura y solidaridad.

-La previsión no se asimila a la beneficencia pública.

Ambas persiguen finalidades similares, como la de favorecer a los necesitados en los momentos en que no les es po

sible satisfacer enteramente sus responsabilidades u obligaciones; existen entre ellas diferencias que las identifican y separan, tanto en el contexto teórico, como en la práctica misma.

En las obras de beneficencia, el beneficiario es un sujeto pasivo, es decir, únicamente percibe el beneficio, mientras que la actitud de previsión precisa de la participación de los que la practiquen, ello en forma activa.

La beneficencia tiende a ser un momentáneo paliativo y la previsión posee carácter de permanencia; es incluso objeto transmisible, en tanto que la primera es estrictamente aplicable al sujeto.

La beneficencia actúa sólo en caso de que el mal haya sobrevenido, en tanto que la previsión se actualiza antes y después de cualquier hecho adverso.

La previsión dignifica al hombre, la beneficencia es para quienes no les interesa ser una carga social.

-Clases de previsión.

Cerda y Richard ofrece una interesante clasificación de la previsión, tal como sigue:

-Según el punto de vista en que se considere: individual

y social.

-Según la forma como se practique: voluntaria y obligatoria.

La previsión considerada bajo el punto de vista individual no es otra cosa que la sustracción al consumo presente de aquellos bienes que deben ser destinados al consumo venidero.

Y la previsión colectiva o social es la practicada por varios individuos que buscan el apoyo y eficacia en la previsión de sus semejantes.

La previsión voluntaria es la que practica el individuo particularmente, por medio de las instituciones denominadas mutualidades, cajas de socorros, sociedades de seguros mutuos, montepíos, etc.

Y la obligatoria es la que impone el Estado, como ocurre con los seguros sociales." (12)

Conviene reflexionar respecto a cuándo debe el Estado, advirtiendo las necesidades socio económicas de sus gobernados, imponer la previsión en forma colectiva y obligatoria.

Consideramos que en todos los casos en que la previsión

(12) Cerda, opus cit. pag. 18.

coadyuve a prevenir problemas sociales. Este es el fundamento de cualquier seguro obligatorio. Y la condición es que el Estado no pueda esperar el espontáneo cumplimiento de un deber, por parte de los ciudadanos, si ese deber es necesario para el correcto desarrollo de el orden y la seguridad colectivas.

d) Formas de previsión económica.

Son instrumentos de previsión económica tanto el ahorro como el seguro.

Del ahorro, dice Lasheras Sanz, que "es el consumo voluntariamente diferido; es decir, el hecho de consumir o gastar menos de lo que se produce o gana para atender a las necesidades de los tiempos futuros.

Al seguro lo llama "Previsión de segundo grado, es el ahorro destinado a reparar las consecuencias económicas de un riesgo posible y previsto." (13)

Es común al ahorro y al seguro, la formación de capitales con base en las aportaciones económicas de las personas con ese interés.

(13) Lasheras Sanz, Elementos de economía política y del seguro. Manuales Soler. Madrid, 1935, pag. 8.

Ambas formas de previsión persiguen la finalidad de satisfacer necesidades futuras.

Sin embargo, el ahorro se practica, en la generalidad de los casos, en forma individual.

El seguro representa el apoyo económico de varios individuos sometidos a riesgos similares, que comparten la posibilidad de pérdidas patrimoniales, con motivo de la realización de un siniestro y su consiguiente reparación.

El seguro es el ahorro perfeccionado, el producto de la solidaridad humana, que permite afrontar la desgracia con eficacia matemáticamente superior al ahorro.

II El seguro.

Afirmamos que el seguro resulta ser la forma de previsión por excelencia. En los siguientes párrafos se analiza, en su perspectiva jurídica y económica a esta institución, su concepto, evolución y la terminología que le son propios

a) Definición.

Etimológicamente considerado, el vocablo seguro, derivado del latín 'securus', quiere decir seguridad, certeza o

confianza que se tiene de estar libre o exento de todo peligro, daño o riesgo." (14)

"Para establecer el concepto económico del seguro, hemos de tener en cuenta que el individuo, por instinto de conservación trata de protegerse o prevenirse contra los acontecimientos que pueden presentársele. Protegerse contra los que sus efectos dañosos pueda evitar o reducir, y prevenirse contra aquellos otros de cuyas consecuencias no pueda evitarse. Pero como el individuo no se basta para hacer frente a todas las eventualidades de su vida, es necesario contar con la colaboración de otras personas, naciendo así una agrupación o colectividad que persiguen la misma finalidad, la de soportar en común los perjuicios que a cada uno de ellos se le puedan originar." (15)

El Señor Lasheras, define al seguro como la institución económica social que se propone diluir entre los elementos constitutivos de un grupo de valor económico, las pérdidas sufridas por alguno de entre ellos a consecuencia de un suceso fortuito, contra cuyas consecuencias se protegen de esta manera." (16)

Como institución, el seguro presenta las siguientes ca

(14) Mateos, opus cit. pag. 283.

(15) Lasheras, opus cit. pag. 10.

(16) Ibidem, pag. 16.

racterísticas:

-Supone siempre la asociación de personas sometidas a riesgos similares.

-El seguro es una institución de solidaridad.

Con independencia de el carácter de mercantilidad que actualmente se le atribuye, la institución del seguro representa una asociación de personas con finalidades comunes, unidos en un esfuerzo colectivo, quienes multiplican su ahorro, que les permite ser indemnizados en caso de siniestros y pérdidas patrimoniales.

Con un importante impacto social, el seguro constituye un conjunto de recursos económicos provenientes de grupos de personas productivas, quienes han elegido la prevención, como medio para excluirse dignamente de conformar las masas con cargo al erario público en caso de desgracia, responsabilizándose de su persona y, con frecuencia, previendo la afectabilidad de intereses de terceros.

B) Desenvolvimiento histórico.

Desde la antigüedad, los pueblos, sobre todo los comerciantes, paracticaron el seguro, aunque en forma rudimenta-

ria. Los pastores hebreos formaron instituciones destinadas a indemnizar a sus asociados de las pérdidas en los ganados

Si la principal riqueza para este pueblo era desde luego el rebaño, su disminución en cantidad considerable colocaba a su dueño en situación económica precaria; por esa razón debieron idear la creación de estos fondos.

En Palestina se refieren también vestigios del seguro de muerte del ganado.

Fenicios, griegos y romanos implementaron un tipo de seguro marítimo muy especial; de momento, el asegurador se hacía propietario de la mercancía en transporte; al llegar los bienes a su destino sin daño, cobraba el importe más una cantidad adicional en concepto de "premio", que en la actualidad se llamaría prima.

En Roma, el seguro de vida tuvo su mayor auge.

La práctica del seguro de personas en este lugar, se efectuó a través de mutualidades; su finalidad consistía en conceder pensiones a los huérfanos y viudas, ayuda a los necesitados en caso de enfermedades o daños en sus bienes.

Se conocieron las rentas vitalicias y se formó la prime

ra tabla, llamada de Ulpiano, referente al índice de mortalidad.

La edad media señala la práctica del seguro, unas veces en forma de mutualidad y otras a base del sistema de primas.

En la gran mayoría de los pueblos latinos se crearon cajas de ahorros para enfermos y casos de muerte.

Son importantes instituciones de este periodo las cajas funerarias del antiguo imperio bizantino, especie de asociaciones mutuas para el caso de muerte.

Las gildas aparecen bajo el mismo régimen gremial, agupando a personas dedicadas a un mismo oficio, las cuales, mediante una cuota, tenían derecho a recibir socorro en las enfermedades, robo, incendio o invalidez, así como un donativo a sus herederos en caso de muerte del agremiado.

En el siglo XIX, Portugal creó una comunidad de seguro entre los propietarios de naves, que fue el origen del sistema de prima fija, practicado posteriormente por España e Inglaterra.

La edad moderna vio extenderse el seguro a lo largo de toda Europa.

Es en esta época cuando se estudia y practica con suma frecuencia el seguro terrestre y de riesgo marítimo, pero aplicándose únicamente al caso de muerte en particular.

Se establecen leyes y ordenanzas; entre las más importantes surgen las de la Universidad de Mercaderes de Burgos de 1537, siguiéndole las del Consulado de Sevilla de 1555 y las de Bilbao de 1560.

En 1604 se fundó en Londres una sociedad de seguros de incendios, tanto de bienes raíces como de transportes, denominada Friendly Society of Fire Office.

A partir de los primeros años del siglo XIX, el seguro es desarrollado en gran escala, abarcando riesgos diversos, basándose en antecedentes estadísticos y cálculos de probabilidades.

La edad contemporánea da al seguro un lugar preponderante; con fundamentos científicos logra hacer fracasar muchas instituciones puramente empíricas, que antaño colocaron el ahorro popular en peligro.

En México, las instituciones de seguros hicieron su aparición a partir de 1879, con la creación de la primera de ellas en Veracruz, cuyo capital se estableció en \$230,000.

Una segunda compañía, también aseguradora marítima, surge en el año de 1882, con un capital de \$400,000.00.

A consecuencia de la guerra de Inglaterra contra España ambas empresas serían clausuradas y liquidadas años después

Como seguro interesantísimo, Inglaterra vio nacer una sociedad, operativa a primas fijas, que creó el seguro contra incendios y accidentes sufridos por el propietario de un transporte terrestre (1852-1856); En Francia, el año de 1850 se crea el seguro de accidentes de circulación.*

Por ser materia específica de este trabajo, es relevante citar algunos antecedentes del seguro de automóvil.

Es así que ... " donde el seguro de responsabilidad civil encuentra su terreno propicio, consentido y favorecido, por ser el campo en que domina el principio del riesgo creado y de la responsabilidad sin culpa, al menos en su forma atenuada de responsabilidad por culpa presunta, es en general el de la técnica moderna, y en especial el de los transportes modernos y del automovilismo.

En este campo vemos surgir el seguro contra la responsabilidad civil ya en el año 1825, para el transporte a caballo. Es efectivamente en ese año cuando la Sociedad Auto-

* Datos históricos obtenidos de la obra de Julio Grattoti, Esquema de una historia del seguro. Traducción de la A.M.I.S.

medom de París, asegura por primera vez, por vía accesoria del seguro contra los accidentes, a los propietarios de caballos y carruajes, contra la responsabilidad civil que se deriva del uso o de la simple propiedad de los mismos. El carácter objetivo de la responsabilidad del asegurado es una consecuencia lógica del uso de un medio peligroso (entonces podía parecerlo)." (17)

El antecedente mencionado, por el criterio objetivo de la responsabilidad y la fundamentación en el riesgo creado, constituye un importante ejemplo de cómo desde tiempos lejanos, ya se pensaba en la protección previa a cualquier suceso dañoso, bajo la sólo perspectiva de la creación de un peligro para la integridad o bienes ajenos.

"En Francia, por obra de Marestaing, en 1816, nace el seguro de la responsabilidad derivada de los riesgos, en forma de seguro de los accidentes y contra la responsabilidad civil. Es este el campo donde el seguro contra la responsabilidad civil convertido en beneficiario el tercero damnificado, será suplantado en parte por el seguro contra los accidentes. (18)

En nuestros días, se delinea una evolución jurídica y social tendiente a transformar al seguro contra la responsa

(17) Viterbo, Camilo. El seguro de la responsabilidad civil Depalma, Buenos Aires, 1944, pag. 54.

(18) Historia del seguro, pag. 76.

bilidad, en un seguro a favor de terceros.

"Esta característica, propia de los seguros sociales generalmente obligatorios, es en el sentido de que el posible responsable, debe forzosamente proveerse de él." (19)

Pero como en el seguro de responsabilidad civil no es factible determinar al tercero afectado, lógicamente no se le puede atribuir obligación alguna, por tanto, es el tomador del seguro, quien previamente ha creado un riesgo, quien debe "asegurar" al posible damnificado por un siniestro de su responsabilidad.

C) Terminología.

A lo largo de este trabajo, se emplean diversos vocablos, propios de la materia de seguros, que la identifican y la individualizan frente a cualquier otra disciplina.

A continuación, con la intención de comprender cada uno de esos conceptos, damos algunas de sus características.

a) Contrato de seguro.

Ruiz Rueda, citando a Hémard como creador del concepto unitario del contrato de seguro, proporciona la si

(19) Viterbo, opus cit. pag. 55

guiente definición:

"El seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, se hace prometer mediante una remuneración, la prima, para él o para un tercero, en caso de realización de un siniestro, una prestación, por otra parte, el asegurador, tomando a su cargo un conjunto de riesgos los compensa conforme a la ley de la estadística." (20)

Por su parte, Planiol y Ripert afirman que "El seguro es un contrato por el cual una persona, llamada asegurador, promete a otra, llamada asegurado, indemnizarlo de una pérdida eventual a la cual está expuesta, mediante una suma llamada prima pagada por el asegurado al asegurador. El hecho eventual que causa la pérdida se llama siniestro." (21)

La definición legal del seguro la encontramos en el artículo primero de la Ley sobre el contrato de seguro, que a la letra dice:

"Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante el pago de una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato."

(20) Ruiz Rueda, Luis. El contrato de seguro. Porrúa, México, 1978, pag. 49.

(21) Planiol, Marcel y Georges Ripert. Tratado elemental de Derecho civil, Tomo V. Porrúa, México, 1985. pag. 67.

b) Elementos personales.

"El asegurado es la persona o entidad que contrata y paga el seguro para disponer de los beneficios del mismo.

El beneficiario es la persona a cuyo favor se contrata el seguro.

Y el asegurador es la persona o entidad que se obliga a pagar la indemnización del seguro." (22)

Respecto al elemento personal empresa de seguros, nuestro sistema jurídico, desde el Código civil de 1870, patentizó que el contrato de seguro presupone la necesidad de una organización económica técnicamente rigurosa, por lo mismo, sostuvo que el elemento "empresa", o lo que pudiese considerarse como mutualidad, es elemento esencial del contrato de seguro.

Con el mismo espíritu protector de los intereses del asegurado, la ley actual, en su artículo segundo señala que:

"Las empresas de seguros sólo podrán organizarse de conformidad con la Ley general de instituciones y sociedades mutualistas de seguros." *

(22) Cerda, opus cit. pag. 64.

* Ley sobre el contrato de seguro. Porrúa, México, 1992.

La Ley de instituciones de seguros, dispone a su vez, que las empresas de este carácter deben sujetarse a obligaciones y requisitos de índole técnica y económica, tales como la inversión de su capital en negocios no riesgosos, determinando además un límite mínimo de ese capital; además de la necesidad jurídica de contar con la autorización y la vigilancia de las autoridades competentes, con la finalidad de garantizar los intereses del público.

Impera pues, el propósito de evitar el funcionamiento de empresas de dudosa calidad técnica, tal como lo sostiene la exposición de motivos de la Ley del seguro privado, del año de 1935, cuando dice: "Toda ley tiene el propósito de reglamentar una forma de seguro practicada por empresas, de manera de impedir seguros entre particulares, cuyas formas no pueden ahora siquiera concebirse."

c) Elementos objetivos.

En los párrafos subsecuentes, hablaremos de todos aquellos elementos que la doctrina y la práctica aseguradora revelan como los más usuales y que conforman por sí los elementos objetivos del negocio del seguro.

d) Riesgo.

Etimológicamente, dice Cerda y Richard, el riesgo se de

riva de la palabra bretona "risk", peligro de un hecho futuro, incierto en su acaecimiento y en sus consecuencias, y que de realizarse producirá un daño o perjuicio." (23)

A su vez, Ruiz Rueda afirma que "es la amenaza de daño que no sabemos si se convertirá o no en realidad, ni a quien lesionará, es lo que llamamos riesgo, cuya definición más precisa es ésta: eventualidad dañosa.

Gramaticalmente, eventualidad quiere decir suceso futuro e incierto. En consecuencia, puede decirse que riesgo es un suceso futuro, dañoso e incierto." (24)

Gutiérrez y González determina que el riesgo es "la posibilidad de un acontecimiento futuro que amenaza a toda persona de sufrir un daño o perjuicio." (25)

Distingue el teórico mencionado, el riesgo jurídico de el riesgo en general, de la siguiente manera: "es la posibilidad contingente de que se realice un acontecimiento que amenaza a una persona de sufrir un daño o un perjuicio, por la violación lícita o ilícita de un deber jurídico stricto sensu o lato sensu." (26)

(23) Cerda, opus cit. pag. 65.

(24) Ruiz, opus cit. pag. 2.

(25) Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las obligaciones. Cajica, Puebla, 1985, pag. 515.

(26) Ibidem.

La ley sobre el contrato de seguro omite la definición de riesgo, pero se refiere a él en su capítulo IV, como base de las obligaciones de los contratantes.

Entendemos por riesgo, en general, la probabilidad de que ocurra un acontecimiento dañoso llamado siniestro (ver definición de siniestro).

e) Riesgo creado.

La definición del riesgo en general, así como de riesgo jurídico, permiten extraer las características particulares del riesgo creado, concepto básico para la explicación de cualquier seguro obligatorio, en especial del de automóvil.

El concepto general de riesgo indica posibilidad de un acontecimiento dañoso, causado por la naturaleza o por acción u omisión humanas.

La calificación del riesgo con el adjetivo "creado", implica conducta humana en la producción de un peligro.

Riesgo creado es entonces aquella situación de peligro producida con intervención del hombre.

El riesgo creado se contempla en nuestro Código civil

para el Distrito Federal, en el precepto 1913, que indica:

"Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosos por si mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzca 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 inexcusables de la víctima." (27)

Con las frases "uso de mecanismos... peligrosos por si mismos y aunque no obre ilícitamente", la ley establece de inmediato la normatividad del riesgo creado.

La reflexión que debemos hacer al artículo legal mencionado, es la siguiente: ¿Por qué razón, si el riesgo está presente ya en las relaciones intersociales, se le otorga efectos hasta no haber ocurrido el siniestro?

Desde la posición que hemos adoptado, la creación del riesgo, es motivo jurídico suficiente que debe crear, a cargo de quien lo produce, la obligación de garantizar económicamente el manejo de elementos peligrosos, en prevención de contingencias futuras, al menos en el aspecto patrimonial.

(27) Código civil para el Distrito Federal, Porrúa 1992.

Consideramos que la anterior proposición, integrada a la norma sobre responsabilidad civil, puede redituár considerables beneficios para quienes padecen la desgracia de un siniestro, en cuya creación no han intervenido sino como afectados; sobre todo si se considera en todo ello la eventual insolvencia del responsable.

f) Riesgo asegurable.

Las condiciones que debe reunir un riesgo para ser materia de seguro, las determina el teórico Lasheras Sanz, de la manera que sigue:

- Poder originar un perjuicio a aquél que lo experimenta, o al propietario de la cosa que lo sufre.

- Ser independiente en su realización de la voluntad de el asegurado o que, aunque esa voluntad pueda ejercer alguna influencia, las causas promotoras del acto voluntario puedan surgir o ejercer su influencia sobre la voluntad del hombre de una manera casual.

- Que el asegurado no puede encontrar nunca en la acción benéfica del seguro un lucro, sino simplemente una reparación

- No tener los efectos del hecho en cuestión un carácter

general tal, que pueda afectar con igual o parecida intensidad, al mismo tiempo, a todos los elementos constitutivos de el grupo, porque entonces equivaldría a que cada uno soporte por sí su propio riesgo.

-Amenazar igualmente a todos los elementos que puedan constituir el grupo asegurado, pues de no ser así, se daría el caso de asegurarse de un riesgo quien no estaba expuesto a él." (28)

Desde el punto de vista de Ruiz Rueda, toda amenaza general de una eventualidad dañosa puede ser materia de seguro, es un riesgo asegurable.

Y llama riesgo asegurado a la materia del contrato de seguro. "Sin riesgo asegurado es imposible la prestación de el asegurador." (29)

El riesgo, desde el punto de vista legal, constituye elemento indispensable del contrato de seguro, así lo dispone la ley relativa, en su artículo 46, que dice: "Si el riesgo deja de existir después de la celebración del contrato, éste se resolverá de pleno derecho." (30)

(28) Lasheras Sanz, opus cit. pag. 34.

(29) Ruiz, opus cit. paggs. 51 y 52.

(30) Ley sobre el contrato de seguro.

Para el seguro de automóvil, la agravación del riesgo es de suma importancia, incluyendo el de responsabilidad civil; en este tipo de contratos es frecuente encontrar inserto el artículo 52 de la Ley en comentario, que expresa la obligación del asegurado de comunicar, dentro de las veinticuatro horas consecutivas a la agravación, esta circunstancia, a la compañía. Por ejemplo, el cambio de uso del vehículo, de particular a transporte público o de objetos peligrosos. (31)

g) Siniestro.

La palabra siniestro significa catástrofe que acarrea grandes pérdidas materiales. Es acontecimiento dañoso que hace entrar en acción la garantía del asegurador." (32)

El maestro Gutiérrez define el siniestro como "la realización del riesgo o acontecimiento contingente que amenazaba a una persona." (33); aclarando, con su habitual empeño en la precisión terminológica, que "En todos los textos jurídicos que he conocido respecto de esta materia, se come

(31) Estadística e informática, automóviles. Compendio. Biblioteca de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, pag. 28.

(32) Diccionario Larousse. García Pelayo, Ramón y Gross. Santiago, 1989.

(33) Gutiérrez, opus cit. pag. 516

te el grave error...de hablar de riesgo y no de siniestro y lo mismo sucede en algunos códigos civiles y leyes laborales." (34)

Distingue Ruiz la aplicación de este concepto a dos tipos de seguros; "tratándose de seguro de daños, se ha definido el siniestro como el evento dañoso que genera para el asegurador la obligación actual de resarcimiento, o bien, tratándose en general de todo seguro, como el evento que actualiza la responsabilidad del asegurador." (35)

La ley que hemos venido comentando, sin definir al siniestro, lo regula a partir de sus artículos 66 y siguientes. En estos dispositivos establece, a cargo del asegurado o beneficiario, la obligación de comunicar a la empresa la realización del siniestro dentro del término de cinco días; la falta de oportunidad en la comunicación, da a la compañía derecho a reducir la prestación debida, hasta la suma que habría importado si el aviso se hubiese hecho en tiempo.

La ocultación dolosa del siniestro es sancionada con la desaparición de la obligación de la empresa; ésta puede solicitar, para establecer la indemnización, todos los datos relativos a los hechos dañosos.

(34) Gutiérrez, opus cit, pag. 517.

(35) Ruiz, opus cit. pag. 149

Al analizar los preceptos anteriores, cabe hacer la reflexión de que la falta de oportunidad en el aviso del siniestro, no importa la mala fe del asegurado, tanto ésta como la ocultación dolosa presunta, deben ser comprobadas por la compañía, quien debe aportar todos los medios indispensables para el establecimiento de ambas situaciones y la consiguiente imputación de culpa al asegurado; de no ser así, se deja a la compañía libertad irrestricta para evadir sus obligaciones. Piénsese en el asegurado que con posterioridad al siniestro, se encuentre impedido físicamente de comunicarse con la empresa dentro del término previsto legalmente

h) interés asegurable.

En íntima relación con los conceptos de riesgo y siniestro, se encuentra el elemento llamado interés asegurable.

La ley del seguro suiza, determina que interés "es la relación valor económico que existe entre un objeto y alguna persona." (36)

Siguiendo esta teoría, el código mexicano sobre el contrato de seguro, en su artículo 85 dispone que "Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un

(36) Traducción de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.

siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños"

El interés asegurable, decimos, es la relación de una persona con un valor determinado (vida, integridad física o patrimonial) amenazado por un riesgo asegurable.

Aún cuando la ley del contrato de seguro dirige este concepto a los seguros de daños en especial, opinamos que el mismo es aplicable a toda clase de seguros.

Hablando del seguro de responsabilidad, relevante para nuestro trabajo, el interés asegurable representa la relación entre la persona que se encuentra sometida a la posibilidad de causar un daño a terceros y la necesidad de proveer se de los medios económicos para enfrentar las posibles deu das derivadas del siniestro, apoyándose en la obligación de la empresa de seguros, de resarcirle de sus pérdidas pecuniarias.

1) Póliza.

Tal como se desprende del dispositivo número 20 de la ley sobre el contrato de seguro, la póliza es el documento en el cual constan las obligaciones y derechos de las partes así como la designación de los bienes asegurados; naturale-

za del riesgo, iniciación y duración de la garantía, su monto, las cláusulas legales y las convencionales.

Es la póliza, el medio idóneo para probar la existencia del contrato de seguro. La ley no admite otro elemento, a no ser la confesión (artículo 19 de la ley del contrato de seguro).

j) Prima.

La prima representa la obligación económica principal del tomador del seguro.

La ausencia de estipulación del monto de la prima indica que no hay contrato de seguro. Por tanto, las condiciones de pago deberán de hacerse conforme a la ley o a lo convenido (artículo 31 de la ley del contrato de seguro).

El monto de la prima se calcula en función de la intensidad y tiempo de exposición al riesgo; en relación con el seguro de automóvil, existen en la práctica de las compañías de seguros, cuestionarios detallados en los que el asegurado debe declarar desde la zona económico-geográfica en donde el vehículo se utiliza, su auténtico destino habitual así como el valor que se atribuye al automóvil. En Europa (Inglaterra, Bélgica, Suecia), se requieren datos tan especiales como la declaración del automovilista acerca de sus hábitos de

consumo de alcohol o estupefacientes; todo con la finalidad de determinar el monto de la cuota a pagar en función de el riesgo. (37)

En nuestro país, la cuota se determina con base en el lapso anual de tiempo, que es el usual para calcular estadísticamente la probabilidad de siniestros.

k) Garantía del asegurador.

"Consiste en la obligación que asume el asegurador de efectuar una determinada obligación contractual al verificarse el evento temido. La garantía o el riesgo asumido por la empresa, se limita por la ley, o convencionalmente por las partes, en relación con muchos factores, como son el tiempo el lugar, el objeto expuesto al riesgo, la causa del evento temido, etc." (38)

La garantía del asegurador mantiene ciertos límites.

En cuanto al tiempo, la obligación del asegurador se mantiene vigente durante la duración del contrato.

La limitación de la garantía por el territorio, es punto básico del contrato de seguro de automóvil, sobre todo si se

(37) Estadística, opus cit. pag. 41.

(38) Ruiz, opus cit. pag. 150.

trata de un seguro de responsabilidad. Las empresas normalmente exigen, para la operatividad del seguro, que el medio de transporte sea el declarado por el beneficiario, cuyo uso debe verificarse en la zona expresada en el cuestionario (si se trata de transporte público) y sujetarse a la habitual ruta.

La limitación causal, de suma importancia en los seguros de responsabilidad del automovilista, suele ser un punto álgido entre compañía y asegurado.

La ley del contrato de seguro dispone en su precepto 77 y en el 78 que la empresa responde aún cuando el siniestro haya sido causado por culpa del asegurado, excluyendo, si a sí se conviene, la culpa grave.

Desde nuestro punto de vista, la exclusión de la culpa grave del contrato de responsabilidad en el seguro de aut móvil, puede dar como resultado una considerable disminución del monto de la prima a pagar. Pero consideramos que entonces se mengua también la protección que este seguro puede o torgar a los terceros, frustrándose así la función social que el seguro debiera tener.

En atención al alto índice de accidentes viales cuyas razones son la conducción del automóvil en estado de ebric-

dad y que desafortunadamente se combinan con situaciones de insolvencia del responsable, es un claro ejemplo del porqué asumimos la posición ya explicada en el párrafo anterior(39)

De alguna manera, el cálculo de la garantía del asegurador y el pago de la prima, deben contemplar estas posibilidades. La combinación de las declaraciones del automovili¹ lista con el cálculo estadístico, pueden originar un aumento en la cuota a pagar. Pero si hablamos de un seguro de automóvil, en su modalidad de obligatorio por responsabilidad civil, entonces la perspectiva es diferente, pues ya no sólo hablamos de los intereses particulares de una persona, sino de un interés general y personalmente indeterminado.

1) Indemnización.

La suma a pagar por el asegurador es lo que comúnmente se conoce como indemnización.

La indemnización compensa el daño sufrido, surge cuando se ha verificado un daño para el asegurado.

(39) La Décimo tercera Agencia Investigadora del Ministerio Público, del orden común, refiere que en el año de 1991, el 30% de los delitos relacionados con el tránsito vehicular, como son daño en propiedad ajena y ataques a las vías de comunicación, tuvieron su causa en el estado de ebriedad del conductor.

La indemnización está conformada por el principio básico de que "El seguro no puede jamás convertirse en fuente de provecho ni en ocasión de lucro para el asegurado, porque la indemnización del seguro es la garantía y no envuelve otra idea que la reparación del perjuicio experimentado" (40)

Para calcular los factores que matemáticamente conforman la indemnización, el procedimiento es el que sigue:

"La suma asegurada, o sea el valor atribuido por el asegurado, en el momento del contrato, al objeto asegurado.

El valor actual del objeto asegurado en el momento del siniestro.

El importe del daño asegurado.

La relación del daño garantido (sic) con el daño real, viene representada, en el cálculo de la indemnización por la relación que exista entre la suma asegurada y el valor real del objeto, según veremos en los epígrafes siguientes:

$$\frac{Dg=Sa}{Dr Vr} \quad (41)$$

(40) Benítez de Lugo, Luis. Tratado de seguros. Madrid, 1955
pag. 5

(41) Ibidem. pag. 6

Anteriormente hemos afirmado que si el seguro de responsabilidad puede llegar a cumplir una función social verdadera, la indemnización para el tercero debe ser suficiente para cubrir un porcentaje mayoritario de sus daños.

m) Suma asegurada

"La indemnización en el contrato de seguro no corresponde al importe del daño efectivo y producido en ocasión del siniestro, sino al perjuicio garantido (sic) por el asegurador..." (42)

La suma asegurada representa el límite de la garantía que el asegurador se compromete. Puede ser la totalidad del valor de los bienes asegurados, o bien sólo una parte de él

En materia de responsabilidad civil, sin embargo, no es factible la aplicación, sin más, de este límite, incluso la Ley sobre el contrato de seguro, en su capítulo relativo a este contrato de seguro, omite mencionar, como sí lo hace para el seguro de daños en general, el término suma asegurada (Artículo 86). Lo que significa que el legislador, siguiendo algunas tendencias europeas* optó por la responsabilidad

(42) Benítez, opus cit. pag. 7

*"En fin, debido al aumento de siniestros por el creciente tránsito mundial, los tribunales extranjeros se han visto obligados, en muchos casos, y en particular los italianos y franceses, a exigir indemnizaciones que exceden de 300.000 liras para cubrir la responsabilidad civil por daños causados a terceras personas en el manejo de máquinas aplicadas al transporte..." Jurisprudencia europea. Compendio. Biblioteca de A.M.I.S. año 1947.

ilimitada de la empresa de seguros. Al menos es lo que puede interpretarse con la omisión mencionada.

D) Clasificación legal.

Para clasificar a los seguros, hemos tomado como base, la que la Ley sobre el contrato de seguro maneja; sin embargo es pertinente citar algunas que los teóricos han realizado, pues revisten también interés, como a continuación veremos.

Cerda y Richard señala que son seguros de:

"-Personas.- Enfermedades, vejez, muerte.

-Cosas o bienes.- Enfermedades o mortalidad del ganado
Incendios de coches y propiedades. Granizo, pedriscos, heladas." (43)

Por su forma de operar, Planiol y Ripert los dividen en

"-Seguros con primas fijas.- En primer lugar, puede hacerse intervenir entre todos los asegurados a un tercero, que los sirve de intermediario y que garantiza a todos contra los riesgos, tomando a su cargo las pérdidas de los años en que se produzcan numerosos siniestros, y reservándose

(43) Cerda, opus cit, pag. 111.

en su favor el beneficio que puedan producir aquellos años en que haya menor número. Es este el seguro a prima fija y la compañía que se encarga de él, especula a costa de sus asegurados.

-Seguros mutuos.-En otras hipótesis, los asegurados con vienen en soportar en común sus riesgos; ya no hay primas, sino una simple repartición anual de los siniestros entre los socios. Tal es el seguro mutuo. Cada miembro es a la vez asegurador de los otros y asegurado por ellos." (44)

Es práctica frecuente entre las uniones de transportistas, constituir mutualidades con fondos reservados para enfrentar la responsabilidad derivada de sus actividades.*

La clasificación legal es la siguiente:

a) Daños.

(44) Planiol, opus cit. pag. 469.

* Vr. gr. la línea de transporte colectivo "Ruta 42", que opera en el Estado de México, cuyos socios han conformado un capital, mediante cuotas periódicas, cuyo destino es solventar la responsabilidad del transportista miembro de la asociación. Administración y Representación de la Ruta número 42.

Artículo 86. "En el seguro de daños, la empresa aseguradora responde solamente por el daño causado hasta el límite de la suma y el valor real asegurados. La empresa responderá de la pérdida del provecho o interés que se obtenga de la cosa asegurada si así se conviene expresamente."

Conforme con Fiorentino, el seguro de daños "tiene como objeto trasladar en todo o en parte, los efectos dañosos que determinados acontecimientos o eventos futuros e inciertos pueden producir en el patrimonio de otros, a cambio de una prima o cuota." (45)

Ruiz Rueda, subdivide el seguro de daños en seguro de cosas y seguro de responsabilidad. "Son de cosas los que garantizan el resarcimiento del daño patrimonial causado por el siniestro, al disminuir o destruir una cosa integrante del patrimonio del asegurado. Los de responsabilidad garantizan el resarcimiento del daño patrimonial que se ocasiona para el asegurado cuando surge un adeudo que aumenta el pasivo de su patrimonio." (46)

Son elementos que definen el seguro de daños, los que a continuación se explican:

(45) Fiorentino, Adriano. *L'assicurazioni contro i danni*.

Nápoles, 1949, pag.6. Traducción de Biblioteca A.M.I.S
(46) Ruiz, opus cit. pag. 161

-Principio indemnizatorio.

"El seguro de daños es un contrato de indemnización, es decir, jamás debe procurar una ganancia al asegurado, sino resarcirle únicamente de los daños sufridos." (47)

El artículo 86 de la ley en comentario recoge este principio, haciendo responsable a la compañía sólo por el valor real y la suma asegurados.

Este límite evita la especulación en torno al seguro, con actos dolosos del asegurado en la comisión de un siniestro, pues si la suma asegurada fuese superior en monto con relación del bien o el interés, con frecuencia se suscitarían hechos fraudulentos tendientes a satisfacer la ambición de lucro indebido.

-Interés asegurable.

Es objeto del contrato de seguro de daños, un interés asegurable, tal como lo prescribe el artículo 85 de la ley, que así lo expresa: "Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños."

(47) Benítez, opus cit. pag. 6.

El interés existirá siempre que el patrimonio, considerado en lo general o en uno de sus elementos concretos, presentes o futuros, se encuentre expuesto a una eventualidad, que pueda disminuirlo o desaparecerlo.

La ley del contrato de seguro (artículo 91) fija el límite de la indemnización tomando en cuenta el valor del interés asegurado al realizarse el siniestro y salvo convenio en contrario, si la suma asegurada es inferior al interés, la compañía responderá de manera proporcional al daño (artículo 92).

b) Incendios.

El seguro de incendios, doctrinalmente se clasifica en el de daños en general.

La ley determina en su precepto 122, que:

"En el seguro contra incendios, la empresa aseguradora contrae la obligación de indemnizar los daños y las pérdidas causados, ya sea por incendio, explosión, fulminación o accidente de naturaleza semejante."

Referido en concreto al seguro de automóvil, el de incendio es importante incluirlo en el contrato, por las caracte

rísticas del combustible empleado para la locomoción en los transportes terrestres, donde el incendio de los mismos puede extenderse a bienes ajenos (el de responsabilidad generalmente incluye esta causa de siniestro).

c) De provechos esperados y de ganados.

No es relevante para la materia de este trabajo el estudio en particular de este seguro, se considera parte de la clasificación general de los seguros de daños; la ley se avoca a ellos en sus artículos 129 a 137, explicando su operatividad.

d) Transporte terrestre.

Pertenece al seguro de daños, el dispositivo 138 de la ley dice que:

"Podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos de transporte, todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre."

Y el artículo 140 dispone:

"Podrán asegurar, no sólo los dueños de las mercancías transportadas, sino todos los que tengan interés o responsa

bilidad en su conservación, expresando en el contrato el concepto por el que contratan el seguro."

La redacción de las normas anteriores, indica que se asegura un determinado interés en bienes en transportación y consideramos que el complemento ideal de este contrato puede ser el seguro de responsabilidad; pensando en el traslado de materiales que por sus caracteres físicos o químicos, creen un riesgo adicional al de la conservación de esos bienes.

c) Contra la responsabilidad.

Este seguro merece consideración especial.

El seguro de responsabilidad, combinado con el de daños, se ofrece comúnmente por la casi totalidad de las compañías.

La ley en referencia, en su precepto 145, expone que:

"En el seguro de responsabilidad, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro."

Para Planiol y Ripert, este seguro tiene como finali-

dad "indemnizar al asegurado de las pérdidas pecuniarias que vendría a hacerle sufrir el hecho de exigirle su responsabilidad civil por un tercero en los casos que se determinen en el contrato." (48)

El seguro de responsabilidad tiene la particular característica de proteger a la totalidad del patrimonio del asegurado, toda vez que cuando se exige por el tercero la reparación del daño, el deudor responde con la totalidad de sus bienes, los cuales no se encuentran específicamente determinados.

"El daño se produce directamente en el patrimonio de un tercero por la conducta culposa del tomador del seguro. En último término, el daño que el seguro va a reparar, se manifiesta bajo la forma de una sentencia judicial, ejecutable en el patrimonio del asegurado." (49)

En otros aspectos, este seguro protege en primer término al tomador, pero resulta también un sistema benéfico para el tercero, quien se ve garantizado contra la insolvencia de su deudor. "Ahora el seguro de responsabilidad civil... propende (sic) naturalmente a transformarse en un seguro a favor de terceros." (50)

(48) Planiol, opus cit. tomo IX, pag. 671.

(49) Viterbo, opus cit. pag. 607.

(50) Ibidem.

Para reafirmar el criterio anterior, existe en nuestra ley el dispositivo 147, que otorga al tercero afectado facultad para exigir a la compañía, sin intervención del asegurado, la indemnización correspondiente a la responsabilidad del tomador del seguro.

Conforme con este principio, la obligación de la compañía se produce en el "momento en que el tercero reclama la indemnización judicialmente, porque ya entonces tiene el asegurador la obligación de asistir en procedimiento al asegurado." (51)

El seguro de responsabilidad tiene su origen lógico y jurídico en la consideración del riesgo creado, pues quien contrata, hablando de la compañía o del tomador, ambos actúan sobre la misma base.

f) Seguro de personas.

Como última clasificación legal, en el título tercero de la ley en comentario, se dispone:

Artículo 151. "El contrato de seguro sobre las personas comprende todos los riesgos que puedan afectar a la per

(51) Benítez, opus cit. pag. 607.

sona del asegurado en su integridad personal, salud o vigor vital."

En la actualidad, este seguro se practica con independencia del seguro de automóvil, pues se asigna al ramo del seguro individual contra accidentes.

CAPITULO SEGUNDO
SEGURO DE AUTOMOVILES

I Concepto.

El estudio del seguro de automóviles merece capítulo a parte, pues merced al gran desarrollo adquirido por la circulación del vehículo de motor en el mundo entero, en desafortunada combinación con el alto índice de accidentes, ha propiciado que esta rama del seguro se convierta en una de las más importantes y evolucionadas.

Perteneciente al seguro de daños en general, el de automóvil tiende a estipularse sobre dos bases; la primera se traduce en los posibles daños que el beneficiario puede experimentar en su actividad automovilística, tanto en su integridad física como en sus propios bienes; la segunda es la responsabilidad civil, fundamentada en el riesgo creado por la introducción en el seno comunitario de un elemento de características peligrosas como lo es el automóvil.

Definimos al seguro de automóvil como la especie de previsión económica en la cual el tomador busca protección patrimonial contra las eventualidades dañosas a sus bienes* y a los de terceras personas, con motivo de el uso o explotación de un vehículo de motor.

* Con el vocablo bienes se comprenden tanto los elementos de índole pecuniaria como los elementos biológicos de la integridad de una persona.

II Clasificación.

Con fundamento en los distintos aspectos que el seguro de automóvil protege, nos hemos permitido realizar la clasificación que sigue.

a) Daños por accidente al automovilista.

En este tipo de seguro, los daños que quedan cubiertos son todos aquéllos que deriven de la colisión, alcance o volcadura del automóvil con motivo de su uso.

Por lo que hace a "la cuestión de si los vuelcos proporcionalmente una base para una reclamación por colisión causaron al principio muchos errores y controversias, y para aclarar esta cuestión se incluyen en las pólizas cláusulas especiales y concretas determinando si se cubre el riesgo de vuelco"(52)

Actualmente los contratos tienden a incluir esta protección, en la generalidad de ellos.

Sin embargo, conviene estipular claramente sobre todos los riesgos que el asegurador se compromete a cubrir, pues no basta con que se diga que la póliza es de "cobertura amplia" para fijar estos aspectos. Así lo entiende la ley, artículo 20, frag

(52) Benítez, opus cit. pag. 638.

ción segunda, que dispone: "La empresa aseguradora estará obligada a entregar al contratante del seguro una póliza en que consten los derechos y obligaciones de las partes. La póliza deberá contener: II La naturaleza de los riesgos garantizados." *

En cuanto a los accidentes sufridos en la integridad física del conductor, la práctica aseguradora moderna, los excluye del seguro de automóvil, remitiéndolos al seguro de personas, o individual contra accidentes. (53)

b) Incendio del automóvil.

El seguro de incendio del automóvil del beneficiario, le garantiza contra la pérdida total o parcial del vehículo y normalmente incluye como causa del siniestro, al rayo.

Se acostumbra estipular la obligación de la compañía de pagar las cuatro quintas partes del valor del vehículo dañado por el incendio.

c) Robo total o parcial del vehículo.

Al seguro de incendio, le acompaña casi siempre el de

* Ley sobre el contrato de seguro.

(53) Modelo de póliza, A.M.I.S. México, 1979.

robo total o parcial del vehículo.

La protección abarca el todo o las partes componentes del automóvil. La estipulación puede comprender aún los elementos o equipo adicional, pero ello da origen al aumento de la prima correspondiente.

La condición para la operatividad de la garantía, es que el vehículo se encuentre debidamente cerrado con los artículos apropiados para este efecto.

Normalmente se pacta que si el vehículo es encontrado dentro de los quince días siguientes al robo, el asegurado, previa la devolución de la cantidad monetaria recibida por concepto de indemnización (si ya ha sido percibida), se obliga a recibir el automóvil; pero si el plazo ya ha transcurrido, sólo por convenio puede darse esta situación (pensando en que el asegurado pudo ya, haber dispuesto del dinero recibido).

El clausulado debe ser válido sí y sólo si es conocido y aceptado por los contratantes, pues es de carácter convencional, no pudiéndose aplicar, en nuestra opinión, en casos generales, sino especificados claramente a cada asegurado.

d) Responsabilidad.

Las anteriores reflexiones sobre el seguro de automóvil en sus distintas especies, tienen como finalidad establecer con el seguro de responsabilidad sus características diferenciales, pues este último es el que conforma la parte esencial de este trabajo, máxime cuando hablemos de la obligatoriedad del mismo.

En el seguro de responsabilidad del automovilista, se comprenden la totalidad de los riesgos que se derivan de esta actividad, en relación a los bienes de terceros.

Este seguro, "cuando va unido a los seguros de incendio, robo y daños a propiedad ajena, se denomina 'seguro de automóvil a todo riesgo.'" (54)

En las pólizas de responsabilidad suelen señalarse los límites máximos a que la compañía se obliga en caso de siniestro.

El grado de riesgo es un punto sumamente relevante para la contratación de este seguro. En principio, el tomador debe declarar en el cuestionario adecuado, todos aquellos elementos que conozca para determinar el grado e intensidad, pues de ello depende la determinación de la prima. La ley

(54) Benítez, opus cit. pag. 630.

sobre el contrato de seguro recoge este principio en sus artículos 8, 9 y 10.

La buena técnica aseguradora impone a las compañías la formulación de cuestionarios cuya estructura resulte en la claridad y especificación de las declaraciones del contratante. Realmente cuando se omite en el documento relativo una correcta investigación del asegurado, no le puede ser imputada esta circunstancia (Artículos 50 y 75 de la ley sobre el contrato de seguro) y por tanto el contrato se hallará libre de dolo o mala fe en la determinación del riesgo.

Respecto a los daños causados, estos deben guardar una estrecha relación con el uso del vehículo, de tal forma que aquéllos no se hubiesen producido sin la utilización de este último.

"El empleo cesa desde el momento en que el motor queda parado. Un automóvil remolcado por una grúa no se encuentra en empleo, al igual que un vehículo aparcado con motor parado." (55)

En cuanto a la responsabilidad, como las legislaciones actuales han evolucionado en el sentido de darle, antes que carácter delictivo, mejor el calificativo de causal, ahora el lesionado en sus bienes, que debía probar la culpa del con
(55) Benítez, opus cit. pag. 638.

ductor, le basta la prueba de que ha sufrido un daño, resulta do del empleo del vehículo. "Cuando la ley se inspira, en cambio, en la doctrina del riesgo creado, no entra a considerar la naturaleza de la conducta del agente ni busca sancionarlo, sino tiene en cuenta únicamente el carácter externo de la relación de causalidad que lo une con el daño..." (56)

El criterio anterior ha sido adoptado por la gran mayoría de las legislaciones; entre ellas sobresale la ley federal suiza de 15 de marzo de 1932* y la más cercana de nuestro Código civil para el Distrito Federal, artículo 1913.

Es frecuente encontrar en este seguro, una cláusula especial que permite extender la protección a toda persona que maneje el vehículo, previa la autorización del asegurado y el permiso administrativo para conducir.

III Estipulaciones frecuentes en el contrato de seguro de automóvil.

Además de las cláusulas que hemos estudiado, existen otras, que delimitan la contratación del seguro, ellas son:

(56) Brobbia H., Roberto. Accidentes de automóviles. Omeba, Buenos Aires, 1961, pag. 87.

(*) Compilación de leyes sobre seguros privados. A.M.I.S. 1956

a) Accidentes excluidos del seguro de responsabilidad.

Las compañías de seguros excluyen de la protección los siguientes renglones:

-Explosión o incendio no consecutivos a un accidente.

-Intervención del vehículo en carreras, matches, rallies o concursos, si el vehículo es conducido por persona carente del permiso administrativo correspondiente.

-Los que sobrevengan después de la requisita o confiscación por autoridad civil o militar, del vehículo.

-Accidentes cuya causa sea el remolque no designado en la póliza.

-Accidentes cuya causa sea el transporte de materiales, peligrosos por sí mismos, cuando ese no sea el destino habitual del vehículo.

b) Agravación del riesgo.

En el transcurso del término de vigencia del contrato, es factible que el riesgo, por diversas causas, varíe en su intensidad o exposición al mismo.

La ley sobre el contrato de seguro, previendo esta circunstancia, indica que el asegurado, para conservar sus derechos, debe dar aviso a la compañía, dentro de las veinticuatro horas siguientes, de la agravación del riesgo (artículo 52).

La modificación del riesgo puede acarrear la terminación del contrato o, como ocurre con frecuencia, la estipulación de un aumento en el costo de la prima.

Como ejemplo de agravación del riesgo, puede señalarse la variación en el uso del vehículo, de transporte privado, a transporte público de personas o cosas. Si se oculta este hecho a la compañía, procede la rescisión del contrato.

La carga de la prueba de la mala fe o el dolo del asegurado, corresponde a la compañía. Algunas empresas, valiéndose del dispositivo legal mencionado, consignan en la póliza la resolución del contrato, como operativa de pleno derecho; consideramos que no es esa la función del artículo 52, pues la actuación dolosa del contratante, debe ser demostrada, dándole oportunidad de defensa.

c) Cambio de propietario.

En los contratos de seguro de automóvil, existe ge

neralmente expresada la siguiente cláusula:

Si el automóvil asegurado cambia de dueño (obviamente por transmisión legítima), los derechos y las obligaciones del contrato de seguro pasarán al nuevo adquirente.

El anterior propietario y el actual, quedarán solidariamente obligados a pagar las primas vencidas y pendientes de pago al momento de la transmisión de la propiedad. La compañía tendrá el derecho de rescindir el contrato dentro de los quince días siguientes a la fecha en que tenga conocimiento del cambio de dueño de el objeto asegurado. Sus obligaciones terminarán quince días después de la notificación de esta resolución por escrito al nuevo adquirente, con el reembolso de la prima que corresponda al tiempo no transcurrido

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los derechos y obligaciones no pasarán al nuevo adquirente:

I cuando el cambio de propietario tenga por efecto una agravación esencial del riesgo en los términos de la ley sobre el contrato de seguro.

II si dentro de los quince días siguientes a la adquisición el nuevo propietario manifiesta por escrito a la compañía, su voluntad de no continuar con el seguro.

La cláusula anterior reproduce los artículos 106, 107 y 108 de la ley sobre el contrato de seguro.

Pero, aún apegada a la ley, dicha cláusula nos parece un tanto injusta, pues se permite a las compañías, irrestrictamente, dar por rescindido el contrato en cuanto el automóvil asegurado cambie de dueño, sin al menos exigirle previamente una investigación del propietario actual, por tanto, no es cabalmente cierto que "los derechos y obligaciones derivadas del contrato de seguro pasarán al nuevo adquirente".

Desde luego que en dicha disposición legal, se advierte la aplicación del principio jurídico de la libertad contractual y de la no efectividad del contrato con respecto a terceros, pero entonces no vale la pena insertar la transmisión de derechos sobre el seguro, si la compañía puede, sin motivo alguno, rescindir el contrato. Afortunadamente, un alto número de compañías prefieren seguir conservando al asegurado que adquiere el vehículo como cliente y esta disposición es de esporádica aplicación, salvo cuando con la transmisión de la propiedad del automóvil se origina un aumento de las probabilidades de siniestro.

d) Prohibición de responsabilizarse por las consecuencias de un siniestro.

Este principio es acogido por la ley sobre el contrato

de seguro (artículo 148) prohibiendo al asegurado reconocer o convenir, sin la anuencia de la compañía sobre su responsabilidad.

Esta disposición es una de las más comunes en los contratos de seguro de responsabilidad del automovilista; y lo que realmente se trata de prohibir, son las declaraciones y apreciaciones de tipo estrictamente personal del asegurado, quien indudablemente se encuentra bajo presiones originadas por el mismo siniestro y el enfrentamiento a situaciones imprevistas y esta actitud puede trascender en la determinación de la responsabilidad del conductor.

Complementan a este sistema, las estipulaciones que facultan y obligan al asegurado para pedir a la empresa su asesoría jurídica en el procedimiento, coadyuvando en la defensa, pero sólo en lo que hace a la determinación de la obligación económica; además del acuerdo por el cual el beneficiario puede exigir a la aseguradora que preste la garantía correspondiente durante el juicio. (57)

Tanto la dirección del proceso como la garantía caucional, consideramos que son renglones que la póliza debe siempre contener, si en ella se inserta el artículo 148; y esto lo remarcamos, pues en la práctica, existe también una cláusula

(57) Modelo de póliza.

sula que prohíbe al asegurado "llamar al pleito" a la compañía, así como exigirle la garantía o el "buen pago" de los daños causados a terceros, lo cual minimiza la protección que el asegurado espera recibir.

Lo mejor sería optar por la contratación con empresas que se comprometiesen a dar los servicios en la forma antes descrita; pero la ley, si prevee la prohibición del reconocimiento de responsabilidad, debiera también exigir, en todo caso, estas prestaciones a cargo de las compañías, en forma expresa.

e) Acción del tercero afectado por un siniestro.

La experiencia aseguradora se enfrentó a la posibilidad de que un tercero, ajeno a la contratación del seguro, ya fuese el tomador o el beneficiario, pudiese reclamar directamente a la compañía la indemnización debida por hechos dañosos imputables a su asegurado.

La actual ley sobre el contrato de seguro, en la regulación relativa a la responsabilidad, otorga a la víctima y a sus herederos, sin requisito de juicio sucesorio, este derecho (artículo 147).

Sin embargo, el camino recorrido por la doctrina y las

legislaciones no convergen en el mismo criterio.

Así, la ley belga de 24 de mayo de 1937, rehusó aceptar la acción directa de la víctima contra el asegurador de la responsabilidad del autor del daño; para justificarlo, se dijo que el tomador del seguro no tenía como finalidad otorgar un beneficio en favor de la víctima, ya que su objetivo es sólo protegerse patrimonialmente, en forma personal, por lo que no se encuentra fundamento alguno para justificar la acción directa de la víctima. (58)

La aplicación legal del principio de la acción directa de la víctima, otorga al seguro de responsabilidad, en particular del automovilista, una característica de gran trascendencia social; con ello se evita al afectado enfrentar la indolencia o la apatía del asegurado en la reparación del daño o la indemnización correspondiente.

IV Análisis de las ventajas del seguro.

Compartiendo las ventajas de la previsión económica en todos sus aspectos, el seguro de automóvil brinda los beneficios que a continuación se expresan.

(58) Compilación de leyes sobre seguros privados, opus cit. pag. 98.

a) Individuales.

Una de las mayores inversiones que el hombre de nuestra época realiza, es precisamente la adquisición del automóvil. Los daños que este bien experimente durante su vida útil, se consideran pérdidas que suelen mermar considerablemente su patrimonio.

El respaldo económico que significa el seguro en estas situaciones, evita, en gran medida, que se enfrenten condiciones de angustia e insolvencia o empobrecimiento inesperados, que frecuentemente se comparten por el núcleo familiar

En caso de daños al propio vehículo, robo, incendio o responsabilidad, el soportar motu proprio estas contingencias puede resultar altamente gravoso; repetimos, la solución es apoyarse en el ahorro colectivo multiplicado por la fuerza del seguro.

b) Colectivas.

Al hablar de ventajas en la actividad aseguradora para la colectividad, desde luego debemos contraernos al seguro de responsabilidad del automovilista; del cual decimos con Viterbo, que "Se trata siempre de un acto de previsión, pero, como por lo regular sucede en los otros ramos del segu-

ro, de un acto de previsión que tiene un móvil egoísta, lo que no impide que se trate de un negocio socialmente útil, sea porque la previsión, como el ahorro son siempre plausibles, aunque las ventajas resulten, en primer término para quien las practica, sea porque su efecto nunca se reduce a eso, sino que también resultan beneficiados los terceros." (59)

Entre los beneficios del seguro de responsabilidad del automovilista, encontramos que, aunque no es un seguro a favor de terceros, finalmente los efectos jurídicos del mismo relacionan a la víctima afectada por un siniestro, con la posibilidad de obtener una indemnización mayormente expedita, y también la ventaja de poder exigirla en forma directa a las compañías, alejando la situación de insolvencia del responsable (véase acción directa del afectado).

En otros aspectos, el seguro de responsabilidad protege al erario público, pues no compete a éste el hacerse cargo de la atención médica que un tercero afectado por un siniestro de tránsito pueda necesitar. Es decir, que aún en el caso de que se proporcionase el servicio de hospital a los lesionados, siempre debe existir la facultad del Estado para reclamar la devolución de lo erogado, pues los gastos no deben afectar a la sociedad, que es quien finalmente sostiene las instituciones de salud.

(59) Viterbo, opus cit. pag. 9

Halperín, asegura que la acción directa presenta un doble aspecto, de interés teórico y práctico, pues alivia al Estado y al mismo afectado, "Hechos estos que repercuten intensamente en el medio social, con proyecciones insospechadas, pues evitan situaciones extremas de miseria, con la secuela ordinaria de estos males aún más graves, y alivia al Estado de la pesada carga de asistencia social. Indudablemente el solo otorgamiento de una acción directa a la víctima del daño no importa solución de tales problemas sociales. Pero sí cabe afirmar que un régimen de responsabilidad civil, de seguro obligatorio o facultativo, complementado con una caja de garantía servida por el Estado, pueden ser soluciones a tan arduo problema." (60)

La sólo mención de los beneficios descritos debiera de ser base suficiente para la obligatoriedad del seguro de responsabilidad del automovilista. A pesar de ello, nuestro sistema normativo ignora la situación de hecho que prevalece en el medio social actual, y permite que las relaciones entre sus gobernados se den de manera caótica, dejando la elección de la previsión económica en este aspecto, al libre albedrío del particular.

(60) Halperín, Isaac. La acción directa de la víctima contra el asegurador del responsable civil del daño. Editorial Buenos Aires, 1943, pag. 5.

CAPITULO TERCERO
EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD
CIVIL DEL AUTOMOVILISTA

El seguro obligatorio de automóviles.

I Introducción.

La idea central de la presente tesis es la proposición del seguro obligatorio de automóvil, en su aspecto de responsabilidad civil.

Las razones en que se fundamenta esta consideración, se deben a la observación de la problemática que representa la combinación del alto índice de siniestralidad producido por el tránsito vehicular* y los casos frecuentes de insolvencia del responsable**.

Lo anterior se une a la falta de previsión económica,

* En México, el año de 1992, se verificaron un número aproximado de 168,103.7 accidentes viales. Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, con base en las cifras registradas en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

**Refiere la Décimo tercera Agencia Investigadora del Ministerio Público, que la causa más significativa de la consignación a Juzgados del responsable, suele ser su falta de capacidad económica para reparar el daño. El porcentaje aproximado de consignaciones es de un 67%.

prevalente en la mayor parte de la población automovilística.

El total de vehículos de motor registrados hasta el 31 de diciembre de 1990, era de 11,972,451. De ellos, solamente 1,348,336 contaban con seguro de daños, que generalmente incluye el de responsabilidad. (61)

Es decir que el 90% de los restantes vehículos, circulan sin algún tipo de garantía.

Si consideramos que el costo económico de los accidentes mencionados ascendió a \$3,667,007.003(62) concluiremos en que las pérdidas sociales son cuantiosas; y en que no siempre el responsable puede hacerse cargo de su pago.

Cabe reflexionar, nuevamente, en que ninguna persona debe esperar a que sean los terceros o el erario público, quienes cubran los gastos derivados de sus actos. Desde la creación del riesgo de poseer o usar de un vehículo de motor, la ley, el Estado deben de prevenir las futuras contingencias,

(61) Anuario estadístico de seguros. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. México, 1990.

(62) Cifra de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, año de 1990.

exigiendo al propietario o poseedor, la contratación del seguro de responsabilidad.

El momento más crítico entre el causante de un daño y la víctima, suele ser aquél en que se recibe la noticia de que no hay la posibilidad material de reparar las consecuencias del hecho, debido a la insolvencia del deudor; esto, a su vez, suele entorpecer la administración de justicia, pues las autoridades no encuentran el camino adecuado para restablecer al afectado en sus derechos; los procedimientos se alargan, con la consiguiente desesperación de los involucrados quienes se encuentran anudados en el problema.

Por último, deseamos consignar que la evasión del responsable de un siniestro de tránsito, puede deberse a la ausencia de los medios económicos para solventar sus hechos, y es común que la víctima quede abandonada por esta circunstancia. Sería deseable que la conciencia popular, por consideraciones de índole moral, evitase esta práctica, sin embargo, la realidad se impone, "la graciosa huida" es común.

Ante esta problemática, la alternativa puede ser el seguro obligatorio, como instrumento coadyuvante en las respuestas que el Estado debe dar a la sociedad.

En otros países, el seguro obligatorio ha sido adopta-

do, con fundamentos teóricos y legales. Por lo tanto, las ideas vertidas en el presente trabajo, no son sino la recopilación de estos antecedentes, en conjunto con la observación de nuestra propia realidad social. A continuación, deseamos exponer algunos aspectos doctrinales y jurídicos que preceden, con muchos años, a nuestra propuesta.

II Antecedentes.

A la construcción del tema en estudio, son numerosos los teóricos que han contribuido brillantemente, nosotros hemos seleccionado las obras que en nuestro idioma son más relevantes para apoyar nuestra posición, ellas son:

a) Doctrina.

En México, el año de 1971, se efectuó una conferencia, organizada y presidida por el Consejo Nacional de Prevención de accidentes, de ella se conserva, como constancia, un interesante documento, en el cual se consignan las ideas y posiciones de los participantes.(63)

La aportación de la Asociación Mexicana de Distribuidores de

(63) Consejo Nacional de Prevención de Accidentes. Primera reunión nacional de educación vial. 17 cuadernos. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.

Automóviles, fue la sugerencia del seguro obligatorio de vehículos de motor. Las razones argumentadas fueron estas:

La primera, considera los factores económicos del particular, quien aplica una parte mayoritaria del presupuesto familiar a la adquisición de un vehículo, cuyo uso conlleva riesgos.

La segunda causa fundamental de esta posición, se expresa así: "dentro de nuestro medio existe una ley no escrita por la que se guían la mayoría de nuestros conductores no asegurados que transitan por nuestras calles y carreteras. Una ley que aunque tenga algo de instinto de supervivencia, tiene también mucho de irresponsabilidad. Es una acción que siempre que existe la posibilidad de realizarse, es llevada a cabo. Es la ley de 'pegar y correr', y estamos de acuerdo que cuando este accidente causa daños físicos en las personas involucradas, el costo de reparación puede alcanzar cifras muy elevadas.

Más, afortunadamente, debemos agradecer que en la mayoría de los casos, los daños causados son únicamente materiales. Eso sí, dejando al afectado con una nueva preocupación de tipo económico.

La A.M.D.A. está convencida que es necesario estable-

cer un respeto aún mayor a la vida y a la propiedad ajenas, estamos seguros que cuando un conductor sienta esa responsabilidad, el índice de accidentes disminuirá considerablemente."

Precediendo en el tema, la tesis profesional del Licenciado Justo Rincón Gallardo, acertadamente expone la necesidad jurídica del transportista, de contar con la capacidad económica suficiente para enfrentar su responsabilidad civil eventualmente derivada de su actividad; y afirma que el seguro es el medio eficaz para lograr tal objetivo, pues no requiere de una suma grande para constituir la garantía correspondiente. (64)

La observación que cabe hacer a la anterior síntesis, es ¿Porqué no ir más allá de la obligación económica preventiva del porteador, incluyendo a todos los propietarios de vehículos en la hipótesis normativa? Ya que todos ellos alguna vez pueden ser responsables de un daño, con independencia de la actividad económica del propietario del transporte, comparten un riesgo similar, no se encuentra razón válida suficiente para excluir a aquéllos que utilizan su automóvil para uso personal.

(64) Rincón Gallardo, Justo. La Responsabilidad civil del porteador de personas y del seguro obligatorio. Tesis México, 1950. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.

El Código Civil para el Distrito Federal, recoge la iniciativa de Rincón en el artículo 2647, cuando plantea que "Los portadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen, y este defecto se presupone siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado."

En España, desarrollando la idea, Raymundo Benítez de Lugo, refiere: "En los últimos años, y debido al gran número de accidentes producidos por los vehículos automóviles, en los que en muchos casos resultaban defraudadas las víctimas por falta de responsabilidad en el conductor o propietario del vehículo causante del daño, se ha planteado el problema del seguro obligatorio de automóvil..." (65)

En Revista de la Circulación, en el año de 1965, aparece el artículo de Dositeo Barreiro Mourenza*, que apoya la obligación del seguro de automóvil en el bienestar colectivo y en el interés público.

Ambas posiciones anteriores, coinciden con la opinión

(65) Benítez, opus cit. pag. 641.

* Monografía, mes de enero.

que sostenemos; la obligatoriedad del seguro no puede fundamentarse en la actividad del detentador del vehículo, sino en la consideración del riesgo creado, con el objeto de proteger los intereses de la sociedad.

b) Legislación extranjera.

El seguro obligatorio es materia de legislación en los países que a continuación citamos.

En Suiza, la Ley federal de 15 de marzo de 1932, impuso la obligación de asegurar la responsabilidad civil del detentador o propietario del automóvil; el permiso de circulación necesario para que el vehículo sea comprado, no puede ser entregado hasta en tanto el interesado pruebe estar debidamente amparado por un seguro de responsabilidad civil.

La innovación más importante de la ley en referencia es la facultad del afectado para ir contra la compañía correspondiente, en demanda del pago de los daños causados por su asegurado.

Criterio que más tarde asumirían los demás países europeos practicantes de este seguro, y que nuestra legislación actual comparte.

En Inglaterra, Luxemburgo, los países escandinavos, Le-

tonia, Bélgica, Checoslovaquia y otros, el seguro de daños, que incluye al de responsabilidad, es obligatorio para auto móviles de todos tipos, así como para motocicletas.

La disposición normativa francesa, de 25 de febrero y 13 de julio de 1935, prescribe que todo vehículo automotor, dedicado al transporte, es materia del seguro.

En 12 de julio de 1935, en Bélgica se instituyó esta obligación, abarcando autobuses y autocares; por los mismos riesgos, se debe contar con protección para casos de incendios.

El decreto del 19 de octubre de 1935, puso en vigor la ley checoslovaca de 26 de marzo, ordenando que el propietario, poseedor o explotador de un automóvil, está obligado a asegurarlo en una sociedad de seguros admitida para operar en el país, contra las consecuencias dañosas resultantes de la circulación del vehículo.

En nuestro continente, sientan precedente las legislaciones estadounidenses y la cubana, concurriendo en tiempo, aunque con algunas diferencias normativas.

Por decreto ley número 800, el 4 de abril de 1936, Cuba estableció en su territorio, el seguro obligatorio para

el servicio público de transporte de pasajeros y carga en omnibuses y camiones; en los artículos 20, 21 y 22 de esa norma, se establece que la póliza debe cubrir tanto daños a propiedad ajena, como lesiones corporales y muerte.

La influencia norteamericana, dada la época en que la ley vio la luz, es inevitable.

El Estado de Massachussets exigió a sus gobernados que cada poseedor de una licencia para conducir automóvil, exhibiese pruebas fehacientes de contar con un depósito de dólares en cantidad de 5,000 y fianza de monto similar para más de una persona, o bien, la presentación de la correspondiente póliza de seguro de responsabilidad. Es fácil adivinar la elección del obligado, quien debió optar por el seguro.

En otros Estados, como Inglaterra, la garantía mínima, fue de 5,000 libras esterlinas (Motor Act, 1930).

En Bélgica, la garantía es ilimitada. (66)

(66) Todos los datos relativos a legislación extranjera fueron tomados del Compendio de jurisprudencia, ya citado, así como de la obra Estadística automóviles de la Biblioteca de la A.M.I.S.

c) Legislación mexicana.

Para consignar el análisis de la materia en la legislación mexicana, nos hemos permitido ejemplificar con el actual Reglamento de tránsito y vialidad para el Distrito Federal y el Reglamento del artículo 127 de la Ley General de vías de comunicación. Al primero lo elegimos por razones de índole práctica, ya que es la Ciudad de México la que presenta la mayor conflictiva al respecto. El segundo es lo que hasta el año de 1988, se llamó "seguro de viajero" y que representa el típico caso de seguro obligatorio legislado.

-Reglamento de tránsito y vialidad para el Distrito Federal.

Dispone el precepto 108 del reglamento en comentario, que:

"Póliza de seguros.

Los vehículos destinados al servicio público de pasajeros deberán contar con póliza de seguros que cubra la responsabilidad civil por accidentes, así como las lesiones que puedan causar a usuarios y peatones."

La norma transcrita merece algunas observaciones.

En primer término, ningún otro precepto del ordenamien

to consigna la sanción al incumplimiento del requisito legal; por tanto, la autoridad no ha de encontrar fundamento alguno para imponer el castigo que debiera corresponder a la infracción.

Lamentable error legislativo de la Asamblea, que omite considerar que toda norma con aspiraciones de pertenencia al Derecho, presenta como elemento indispensable en su conformación, la sanción, como consecuencia del incumplimiento a lo ordenado. (67)

La ley formulada sin sanción, se convierte en un buen deseo; en una esperanza de obediencia, regla más bien de índole moral que jurídica. Si el particular no desea apegar-se al precepto, puede hacerlo.

Con base en lo anterior, es fácil determinar que en muchas ocasiones, el artículo 108 del reglamento ha de ser burlado.

(67) "Puede considerarse una tercera especie de relación entre el hombre y la ley, a saber: la que existe entre la desobediencia y el castigo, la cual da lugar al establecimiento de leyes penales, que en fondo, no son sino la sanción de todas las demás." Rosseau, Juan Jacobo. Antología de textos políticos y de gobierno. I.T.E.S.M. Monterrey, pag. 558.

En el caso concreto de el transportista responsable y en estado de insolvencia, que además carece del seguro, la situación se torna muy conflictiva; ya dentro de esta problemática, sabemos que el error del legislador si es relevante y definitivamente es el responsable antecedente a todos los demás.

Otro de los artículos del mismo reglamento, el 118, refiere el interés público como condición de el tránsito y la actividad de descarga y carga del transporte; si consideramos que ambas acciones conllevan riesgos significativos, lo recomendable sería que también se exigiera a estos transportistas la póliza; sin embargo, de nuevo se omite este detalle legislativo.

La ausencia de la previsión económica puede acarrear graves consecuencias; no basta pues, con indicar en el tercer artículo del ordenamiento en comentario, que "las limitaciones y restricciones que se establezcan para el tránsito de vehículos en las vías públicas, con el objeto de mejorar la vialidad y preservar el ambiente, salvaguardar la seguridad de las personas y el orden público", si falta en este propósito aquél elemento, complementario de esta normatividad.

Entre esas limitaciones y condiciones al tránsito ve-

hicular, indudablemente que debe aparecer el seguro obligatorio de responsabilidad.

-Reglamento del artículo 127 de la Ley general de vías de comunicación.

No todo es obscuridad legislativa en esta materia, así, este reglamento dispone en su artículo 6 que "El transportista deberá otorgar garantía suficiente a juicio de la Secretaría*, para cubrir las indemnizaciones que se generen por daños al pasajero en sus personas, tales como asistencia médica, inhabilitación, incapacidades permanentes y muerte; así como por los daños causados a su equipaje y demás objetos de su propiedad o posesión registrados."

Sólo que la obligación económica preventiva, es aplicable únicamente al transporte realizado en vías federales de comunicación, como se desprende de la redacción del artículo 7 del mismo ordenamiento que dice: "Las empresas y personas físicas que cuenten con permiso o concesión de los Estados o del Distrito Federal para prestar el servicio público de transporte de pasajeros, sólo podrán transitar en vías de jurisdicción federal si previamente han garantizado su responsabilidad, en los términos del capítulo III de este re

* Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

glamento." Y del precepto octavo que indica que "Las empresas y personas físicas que cuenten con autorización eventual por parte de la Secretaría, para transportar personas por carreteras de jurisdicción federal, previamente deberán garantizar su responsabilidad mediante seguro por el periodo de vigencia de dicha autorización."

De cualquier modo, creemos que es una importante conquista social el hecho de contar con esta protección.

III La hipótesis normativa.

Toda propuesta requiere de bases adecuadas para hacerla razonable y para aspirar a un cierto grado de aceptación teórica.

Es ésta la intención que lleva el presente apartado, en cuanto a buscar en nuestro sistema jurídico la fundamentación del seguro obligatorio de vehículos de motor.

Sin el objeto de agotar todos los argumentos posibles a continuación exponemos algunos de los que consideramos relevantes para afirmar la posición asumida.

A) Marco jurídico.

Insertar una norma en el conglomerado del Derecho, requiere de analizar otros preceptos; por ser la Constitución Política para los Estados Unidos Mexicanos la base jurídica en que se apoyan todos los ordenamientos, realizamos el análisis del artículo relativo tal como sigue:

a) Artículo 27 constitucional.

El párrafo tercero de la ley suprema dispone: "La nación tendrá, en todo tiempo, el derecho de imponer a la propiedad privada las modalidades que dicte el interés público."

El primer término a precisar del artículo en comentario, es el de la propiedad privada.

Con la nueva perspectiva social del significado de propiedad, el maestro Gutiérrez la define como "el derecho real más amplio para usar y disponer de las cosas dentro del sistema jurídico positivo de limitaciones y modalidades impuestas por el legislador de cada época." (68)

Los otros aspectos a determinar son los de modalidades y limitaciones, que el teórico mencionado caracteriza dicen

(68) Gutiérrez y González, Ernesto. El patrimonio pecuniario y moral. Cajica, Puebla, 1980. pag. 216

do que "por limitación debemos entender...la carga positiva o bien la abstención, que el legislador de la época que se considere, impone al titular de derechos, a efecto de que no los ejercite contra el interés de otros particulares o bien contra el interés general." (69)

Por modalidad comprendemos, con el maestro Burgoa, las "restricciones o prohibiciones respecto del uso, disfrute o disposición de las cosas...o bien, el cumplimiento, por parte del dueño de éstas, de verdaderos actos positivos con motivo del aprovechamiento de las mismas." (70)

El otro elemento del precepto 27 a consignar, es lo que se entiende por interés público.

Al respecto, comenta el mismo Burgoa que es "la obligación impuesta...consistente en realizar actos positivos, debe tener como móvil, como causa final, la satisfacción del interés público, esto es, de un interés general personalmente indeterminado." (71)

(69) Gutiérrez, El patrimonio, opus cit. pag. 217

(70) Burgoa Orihuela, Ignacio. Las garantías individuales. Porrúa, México, 1986, pag. 464.

(71) Ibidem.

En este orden de ideas, es factible confirmar que el seguro obligatorio de automóvil, apoyado normativamente por el artículo 27 de la carta magna, no sería otra cosa más que una modalidad impuesta a los propietarios de vehículos, que les exige la realización de un acto positivo (la contratación del seguro) o una abstención (no usar del vehículo, si así eligen, para no verse obligados a asegurarse); y todo hajo la finalidad de cuidar y proteger los intereses de personas individualmente indeterminadas, es decir, en interés general de la sociedad.

b) Código civil para el Distrito Federal.

Con oportunidad (primer capítulo), se realizó el análisis del dispositivo 1913, que consigna la responsabilidad civil objetiva, en ese apartado, mencionamos la sugerencia, como coadyuvante a la solución del problema de la insolvencia del deudor, el seguro obligatorio.

Corresponde ahora analizar cómo otro precepto del mismo ordenamiento, el 830, significa otra base normativa para nuestra proposición. Este artículo expresa que "El propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las limitaciones y modalidades que fijen las leyes."

Esta norma es la confirmación del ordenamiento en ma-

teria civil, de lo preceptuado por la ley suprema en su artículo 27, por tanto, le son aplicables los mismos principios y la afirmación anterior en el sentido de apoyo al seguro obligatorio.

c) Código penal para el Distrito Federal.

Resulta muy interesante observar cómo el Código ha reglamentado la materia del seguro; pues sólo se refiere a este punto, mediante el párrafo segundo de su norma 31, relativa a la sanción pecuniaria del responsable; textualmente dice:

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

¿Y entonces los delitos de daños o lesiones ocasionados con culpa grave del responsable, no deben ser garantizados? o sólo merecen ese tratamiento los derivados de imprudencia

* "Obra imprudencialmente el que realiza el hecho típico in cumpliendo un deber de cuidado, que las circunstancias y condiciones personales le imponen. Artículo 9 del Código penal para el Distrito Federal. Responsabilidad penal.

y las víctimas de los otros casos, de intencionalidad o preterintencionalidad, no son candidatos a este beneficio; oja lá que el artículo en comentario (número 31) no tuviese esta redacción, pues en él se hace depender la necesidad del seguro, de la conducta del responsable y no de la real protección a los terceros, como debiera ser.

Más allá de la consideración anterior, el mismo precepto (31), debiera disponer no un seguro "especial", que indica una contratación posterior al siniestro, sino la con signación de que el seguro obligatorio es la garantía del pago a los terceros afectados, en todos los casos de delitos culposos o imprudenciales, que hayan producido daños a otras personas, si estos se derivaron de un accidente vial sobre todo.

B) Marco sociológico.

De entre los varios fundamentos de carácter sociológico argumentables para la proposición del seguro obligatorio de automóvil, nos permitimos elegir tres de ellos, el primero, lo expresamos como a continuación se indica:

a) Solidaridad social.

Este concepto, desarrollado por León Duguit, como base

indispensable del Derecho y cuya función en la vida social, la determina así: "Una regla de conducta se impone, por consiguiente, al hombre social, por la fuerza misma de las cosas, regla que puede formularse así: no hacer nada que cause perjuicio a la solidaridad social bajo cualquiera de sus dos aspectos, y hacer todo lo que, por su naturaleza, es preciso realizar para desarrollar la solidaridad mecánica y orgánica. Todo el derecho objetivo se condensa en esta fórmula, y la ley positiva, para ser legítima, deberá ser la expresión, el desarrollo o la aplicación práctica de este principio." (72)

La primera parte de de la cita anterior, se refiere indudablemente a la conducta que el hombre debe asumir en la obediencia al precepto jurídico, colaborando a mantener el orden y la cohesión de la sociedad, evitando romper la armonía que el Derecho busca alcanzar; es así que el sujeto imprevisor de las consecuencias que para terceros puede causar con su actitud, no sólo afecta en primer término al orden imperante, sino que particularmente, su estado de insolvencia, puede, a posteriori, gravitar sobre una parte del conglomerado social y entonces la finalidad del Derecho se encuentra sumamente lesionada.

(72) Duguit, León. Manual de Derecho Constitucional. Madrid 1924, pags. 10 y 11.

Y en lo que hace a la segunda parte de la cita, ella in volucra que la actividad legislativa del Estado, debe estar encaminada a conservar esa solidaridad social; por éso, con sideramos que la ausencia normativa de la previsión económi ca que debe imponerse al autor del riesgo creado, es una a menaza para la conservación de las sanas relaciones jurídi cas entre los gobernados. El Estado no debe permanecer, por prejuicios políticos, al margen de esta exigencia, esperan do, sin reglamentar correctamente la materia, a que sean los particulares quienes a su libre albedrío elijan entre garan tizar, en forma preventiva, su actividad riesgosa o no hacer lo.

III Función preventiva del Derecho.

Dos son los aspectos sobresalientes de el Derecho cuand o funciona como organizador de la sociedad.

El primero de ellos consiste en la represión de los he chos socialmente considerados como indeseables en su produc ción y por consiguiente, acreedores a la sanción normativa mente prevista.

El otro se traduce en la prevención de esas conductas.

El Estado, al crear la ley, puede elegir entre la pri-

mera o la segunda alternativas, según la postura ideológica predominante en el grupo en el poder.

La teoría individualista del Derecho, afirma que "El Estado debe usar, con absoluta preferencia, leyes supletorias reduciendo al mínimo las de carácter imperativo, que las disposiciones tendientes a la protección del Derecho, deben ser represivas, más que preventivas, ya que éstas últimas imponen, por su naturaleza, serias restricciones a la libertad individual." (73)

En opinión de la teoría estatista del Derecho, "En cuanto a la limitación y vigilancia de las actividades privadas mientras que la doctrina liberal sólo tolera restricciones a la libertad, en tanto que son necesarias para preservar el interés del orden, el de la tranquilidad y el de la salubridad públicas, las doctrinas estatistas estiman que, además de esos intereses, hay otros, como son los de orden económico, para cuyo respeto es también indispensable establecer limitaciones, sistemas de control, de previo aviso o de previa autorización para el ejercicio de la actividad de los particulares." (74)

La primer posición es aceptable en condiciones de igual-

(73) Fraga, Gabino. Derecho administrativo. Porrúa, México, 1986. pag. 15

(74) Ibidem. pag. 17

dad de los sujetos destinatarios de la norma, los cuales en condiciones equivalentes de capacidad intelectual, cultural o económica, pueden relacionarse en similares circunstancias.

Situación utópica, si observamos la realidad social en donde la diversidad de atributos mencionados, precisa la intervención decidida del Estado para lograr el equilibrio y evitar el caos social.

En relación con el tema que nos ocupa, el seguro obligatorio resulta ser una norma de índole preventiva, mucho más que represiva; y su función sería prever la solvencia del responsable, para el pago efectivo de los daños causados, con lo cual se logra la protección de "esos otros intereses" que la segunda postura (estatista) del Derecho preconiza.

Pues la garantía previa al manejo o explotación de elementos peligrosos, significa un sistema de control y de previa autorización estatal para el ejercicio del automovilismo, cuya razón de ser no es otra que la protección de intereses económicos de los terceros posiblemente afectados.

Porque las normas penales y civiles, en lo que respecta a la responsabilidad civil, que se traducen en el primer sistema en los delitos de daño en propiedad ajena y lesio-

nes (artículos 397 a 399 y 288 a 300 del Código penal para el Distrito Federal y en los artículos 1910 a 1934 del Código civil para el Distrito Federal), son de carácter represivo y en modo alguno tienden a prever la insolvencia del responsable ni la satisfacción efectiva de la víctima, a quien poco le interesará que aquél pierda su libertad, pues así no ha de recuperar sus pérdidas económicas.

En los casos en que se promueve la indemnización, la prescripción normativa civil puede fundamentar este derecho pero si no hay patrimonio en que ejecutar una decisión de la autoridad, en verdad que es obsoleto todo procedimiento incoado contra el responsable.

En este aspecto, aceptamos sin reticencias la teoría Estatista del Derecho, fundamentada en el principio de prevención y no en el de represión, por ser éste menos eficaz para resolver las controversias derivadas de los riesgos creados y de la responsabilidad civil.

c) Obligación económica preventiva.

En consideración al riesgo creado, creemos que toda persona que, produciendo una situación de peligro para la comunidad, recibe con ello una satisfacción o un beneficio, de-

biera, además de actuar siempre con el máximo cuidado en el manejo de esos elementos, garantizar económicamente su actividad. Esta obligación, la hemos llamado económica preventiva. Con este término deseamos calificar al deber que no tuviese características puramente morales (es decir un puro y simple acto de conciencia), sino de norma jurídica, integrada por una orden y una sanción para el incumplimiento de ella.

Y esta obligación ha de nacer concomitantemente al riesgo, pues de otra manera, no se pudiese calificar como preventiva.

La función de ella, ha de ser evitar los conflictos derivados, no ya de la determinación de la responsabilidad, sino de la posible insolvencia del deudor.

Esta obligación, debiera ser cabalmente aplicada al caso del automovilista, pues el practicante de esta actividad busca con ello la satisfacción de sus propias necesidades y a la vez, crea un considerable riesgo para los demás miembros de la sociedad, quienes tienen derecho a ser garantizados, pero no con fundamento en las actuales normas penales, o civiles, sino con la base de la obligación económica preventiva.

C) La expresión de la norma.

Sin la pretensión de convertirnos en legisladores* deseamos esbozar, en los siguientes renglones, las alternativas que pueden adoptarse para establecer la obligación del automovilista, de obtener, previo al inicio de su actividad respectiva, el seguro de responsabilidad.

-Contratación privada.

La obligación económica preventiva del poseedor o propietario de un automóvil, en el sentido de contar con seguro de responsabilidad, puede expresarse diciendo que "todo vehículo a registrar administrativamente en la dependencia correspondiente, deberá contar previamente con garantía suficiente para asegurar la responsabilidad del conductor; para el cumplimiento de esta obligación, el propietario deberá presentar documento fehaciente (póliza), expedido por compañía autorizada en nuestro país para funcionar en este ramo, en el que consten todos los requisitos legales y convenidos en el área de responsabilidad civil."

* Para descubrir las mejores reglas sociales que convienen a las naciones, sería preciso una inteligencia superior capaz de penetrar todas las pasiones sin experimentar ninguna; que conociese a fondo nuestra naturaleza sin tener relación alguna con ella; cuya felicidad fuese independiente de nosotros y que por tanto desease ocuparse de la nuestra; en fin, que en el transcurso de los tiempos, reservándose una gloria lejana, pudiera trabajar en un siglo, para gozar en otro. Sería menester ser dioses para dar leyes a los hombres. Rosseau, opus cit. pag 547.

En la proposición anterior, en modo alguno se lesiona la libertad contractual del automovilista, pues la exigencia normativa se contrae a obligar a la persona, sólo a asegurarse y no interviene en la elección de la compañía; es decir que el particular puede convenir con quien desee, la contratación del seguro.

El inconveniente que encontramos en la contratación privada del seguro, es que en determinada época, el seguro, por diversas causas (véase cambio de propietario) puede dejar de operar, de tal suerte que la protección buscada también dejaría de funcionar.

-Intervención estatal.

Esta segunda alternativa, significa un convenio entre el Estado y las compañías de seguros, para la prestación del seguro obligatorio; la labor del Estado sería la de determinar y recaudar las cuotas correspondientes, descontar los gastos de administración y entregar el capital a las empresas de seguros correspondientes.

Las ventajas que encontramos son que el seguro estará vigente en toda época; que se aprovecha la capacidad de recaudación y administración del Estado; que la evasión del obligado es más difícil en este sistema, pues el contacto di-

recto con la autoridad, evitaría esta tendencia.

Los inconvenientes que hallamos a la estatización del seguro, son que aquí sí, la libertad contractual quedaría anulada, interviniendo gravemente en el juego de la oferta y la demanda, que tienen su origen en las condiciones que cada compañía ofrece, merced a su esfuerzo y calidad en servicios.

Por otra parte, existe, desafortunadamente, poca confianza en el manejo que de nuestros dineros hace la administración pública, lo que acarrearía un clima de descontento, nada recomendable para el funcionamiento de la propuesta.

De todos modos, mantenemos la posición, sea cual fuere la alternativa electa, de que el seguro de responsabilidad, en el ramo automotriz, debe ser impuesto por el Estado. Pero esta vez, exigiendo al obligado el cumplimiento real, mediante normas verdaderamente jurídicas, con la sanción correspondiente a la conducta contraria y abarcando a la generalidad de las personas que se encuentren en la misma situación legalmente prevista.

CAPITULO CUARTO
LA FUNCION SOCIAL DEL SEGURO OBLIGATORIO
DE AUTOMOVILES

La función social del seguro obligatorio de automóviles.

Si hablamos de la función social que pudiese desempeñar el seguro obligatorio de responsabilidad del automovilista, en el medio actual, debemos analizar, desde las ventajas que presenta, hasta las razones vertidas por algunos teóricos al respecto. Surgen algunas interrogantes como la de que si el seguro tiene un trasfondo de inmoralidad que libere al responsable de enfrentar las consecuencias jurídicas de sus actos; o si la imposición estatal del seguro es una medida antipopular y ha de ser onerosa carga para el automovilista, quien en modo alguno, se presume, busca causar daños a terceros con su actividad; o si hallándose vigente el seguro para la generalidad de propietarios de vehículos de motor, el número de accidentes puede aumentar, basándose en que al fin o al cabo, se encuentra el conductor bajo la protección de la empresa de seguros.

Por ello, en las siguientes líneas, deseamos puntualizar, con la consulta de diferentes teorías, cómo funciona este seguro.

I Agilidad en los conflictos jurisdiccionales.

La elevada incidencia de siniestros de tránsito, no sólo en nuestro país, sino en la gran mayoría de los países mo

ernos, conlleva una alta cifra de procedimientos jurídicos "En la actualidad, más del 50% de los delitos que se ven en los tribunales alemanes son ya delitos de tráfico." (75)

Quien esto escribe, pudo constatar que, por lo menos, en el juzgado Décimo tercero mixto de la Ciudad de México, en los delitos de daño en propiedad ajena y lesiones, derivados del tránsito vehicular, el año de 1989, de entre los 457 casos aproximadamente, la solución del conflicto por la responsabilidad civil en la reparación del daño, un número, mínimo, por supuesto, fueron asegurados, que se encontraron respaldados por un seguro, lo que permitió al tercero, de alguna forma, recobrar lo erogado y por esta circunstancia, la agilización del procedimiento se daba con mayor prontitud y satisfacción de las víctimas. Y ello quiere decir que es importante por todo, la capacidad económica del responsable, en la cual se fundamenta la reparación del daño; de otra manera, el juicio ha de terminar en la sentencia, que significa mayor transcurso de tiempo, contratiempos para el afectado y esfuerzo de las autoridades. Pero aún con el título ejecutivo que es la sentencia, queda por resolver el fantasma de la insolvencia de quien, si durante el procedimiento, no puede pagar, menos aún puede hacerlo cuando ya ha cubierto los gastos del juicio, y ve reducido aún más su presupuesto.

(75) Middendorff, Wolf. Estudios sobre la delincuencia del tráfico. Espasa-Calpe, Madrid, 1976. Introducción, pag. 11.

"Los principales argumentos esgrimidos en contra del seguro obligatorio, son los que se trata de una institución in moral, y de que con ella se aumentará el número de accidentes. Ni uno ni otro nos parecen atendibles, puesto que si se cuenta con un sistema represivo adecuado, con unas penas y sanciones a aplicar a las conductas despreocupadas y negligentes de los conductores de vehículos, contra cuyas penas y sanciones no cabe naturalmente seguro alguno, por la circunstancia de tener cubiertas las responsabilidades civiles en mérito de un seguro obligatorio no es fácil suponer que el conductor actúe vandálicamente o con una máxima ligereza al constatarle que si no arriesga con ello su dinero, pone des de luego en peligro su libertad." (76)

La cita anterior es significativa para nuestro sistema jurídico y por la importancia del seguro obligatorio, pues éste tiene como función sólo la protección patrimonial y no, como generalmente se cree, librar al causante del delito de las penas que las normas represivas prevén para el infractor. Es decir, se aplica únicamente a la responsabilidad civil y en nada a la responsabilidad penal. (77)

(76) Pera Verdaguer, Francisco. Ley sobre el uso y circulación de vehículos de motor de 24 de diciembre de 1962. Sagrañes Hermanos. Tarragona, España, 1963. pag. 231.

(77) Debe tratarse de una responsabilidad civil porque el seguro de una responsabilidad penal no puede considerarse compatible con el fin de la norma penal, en cuya virtud la amenaza de la pena actúa en vía de prevención, deteniendo al individuo en la comisión del delito. Viterbo, opus cit. pag. 89

De donde se concluye que si aseveramos que el seguro obligatorio cumple la finalidad de agilizar los conflictos jurídicos, ello no se traduce en inmoralidad, pues aún cuando puede esperarse que al indemnizar a la víctima de los daños sufridos, otorgue el perdón al responsable del daño en propiedad ajena o lesiones, de acuerdo con el sistema penal, esto no significa que la autoridad renuncie a reprimir la conducta accedora a la pena, pues la acción de responsabilidad civil que favorece a la víctima, es del todo independiente de la acción penal; y el hecho de que el ofendido, indemnizado en el transcurso de cualquier etapa del procedimiento, por la compañía de seguros, se retire satisfecha sus demandas, deja intacta la procedencia de la sanción si, verbi gracia, el delito se cometió bajo la circunstancia de encontrar se el conductor en estado de ebriedad o bajo el efecto de alguna droga, que constiuye otro delito, ajeno a los antes dichos. Porque es "factor decisivo para enjuiciar la personalidad del infractor de tráfico...la intensidad de su acción y esta es generalmente escasa en el homicida culposo o en las lesiones corporales culposas, siendo en cambio mucho más fuerte en los casos de conducir sin el correspondiente permiso, o bajo la influencia de bebidas alcohólicas o en la fuga por accidente." (78)

(78) Middendorff, opus cit. pag. 89.

II Protección patrimonial.

El seguro de responsabilidad civil del automovilista, contratado siempre sobre la base fundamental del riesgo creado, es siempre un recurso de protección patrimonial, pues "no es buen criterio despreciar el aseguramiento de las responsabilidades civiles, confiando en nuestra prudencia o habilidad como conductor. Hay que pensar en la presunción de culpa que recae sobre el conductor, con difícil comprobación liberatoria, lo que le pone en riesgo de afrontar las consecuencias de la culpa ajena." (79) Por otra parte, "En casi todos los casos las víctimas son al mismo tiempo autores, y los autores simultáneamente víctimas" (80) y en estas situaciones, existe suma dificultad en determinar quien es realmente responsable, corriéndose el riesgo de que la autoridad emita la resolución de que cada individuo cargue con sus propios daños.

Con toda esta descripción, se reafirma que el seguro obligatorio comparte las ventajas de la previsión económica. Que brinda la oportunidad de aprovechar los esfuerzos de la colectividad y que el seguro impuesto estatalmente, en modo alguno resulta lesionador de la economía del ciudadano, pues el alto potencial de vehículos asegurables en México, debe

(79) Peretti Criva, D. Le responsabilità civile nella circolazione. Temis, 1961. Traducción de Biblioteca A.M.I.S. pag. 861.

(80) Middendorff, opus cit. pag. 18.

resultar en la disminución de las primas a cobrar por las compañías de seguros; criterio que compartimos con el maestro Pera, quien expresa que "De otro lado, el gran número de asegurados permite que las primas a satisfacer sean ciertamente modestas, sin incidir en la economía del usuario de vehículos automóviles." (81)

Y el seguro obligatorio puede también ser aplicado en el supuesto ya mencionado de resolución de autoridad judicial de que cada afectado cargue con sus propios daños, ya que la práctica aseguradora tiene por costumbre realizar el convenio entre compañías, llamado de "golpe por golpe" por virtud del cual cada una de ellas asume los gastos de indemnización a su propio asegurado, lo que significa que el responsable y víctima a la vez, no queda en desprotección.

A) Individual.

Tanto la disertación anterior como la consideración de que cualquier conductor puede ser causante de un accidente, en el cual se involucre a terceros, son motivos suficientes para ponderar las virtudes del seguro obligatorio. Si bien, a nadie se le puede obligar a asegurarse contra los daños al propio automóvil, no menos cierto es que el seguro obligato-

(81) Pera, opus cit. pag. 233.

torio es menos que una nueva carga económica, un medio efectivo de combatir los supuestos de insolvencia o empobrecimiento inesperados, con motivo de la responsabilidad civil. En consecuencia, sí le será benéfico al individuo, pues previene directamente estas circunstancias indeseables. Y de manera indirecta le evita sufrir contingencias dañosas al patrimonio y a su tranquilidad económica y moral.

B) Colectiva.

Anteriormente postulamos que la sociedad no debe hacerse cargo de las consecuencias de los riesgos creados por el individuo, deseamos reiterar este criterio; el Estado ha de promover el seguro obligatorio del automovilista, porque ello significa proteger patrimonialmente a la colectividad y no es aceptable que, sin costo alguno se proporcione a los lesionados en un accidente de tránsito, atención médica con cargo al erario público, pues no es el grupo social quien se beneficia del uso o explotación del transporte motor, sino sólo un determinado sector, quien creando un riesgo, obtiene una ganancia o un beneficio.

Y en este aspecto la función social del seguro es ineludible; pero los beneficios no terminan aquí, porque "La preocupación del legislador en orden a la protección de las víctimas de accidentes de circulación, en progresivo aumen-

to, ha motivado en muchos países el establecimiento del seguro obligatorio" (82) y esta directriz se patentiza cuando "no acertamos a ver diferencias estimables entre esta modalidad de seguro y las restantes; y en todo caso será preferible que quede cubierto el riesgo que ofrece en la circulación actual el conductor insolvente y no asegurado." (83)

Porque para la colectividad, "las ventajas del seguro obligatorio, por notorias, no merecen casi ser anotadas: es el único sistema que a la vez que acuerda la debida protección a las víctimas de los accidentes de tránsito, no ocasiona perjuicio a terceros, no obliga a los damnificados a realizar trámites engorrosos, y no pone a cargo del responsable una obligación que corra el riesgo de agobiarlo o de impedirle ejercitar el derecho de circular con vehículos automotores por calles y caminos." (84)

Y pensando en el transporte público de personas, el seguro ofrece otra importante función, "Precisamente porque el legislador quiere proteger especialmente al usuario contra estos riesgos, y para el supuesto de una efectiva exoneración de la responsabilidad del transportista en daños contra las

(82) Pera, opus cit. pag. 231.

(83) Cámara, Héctor. "El seguro obligatorio de automóviles"
Buenos Aires, 1943. Ed. Depalma, pag. 227.

(84) Brebbia, opus cit. pag. 383.

personas que se produzcan por accidente, fuerza mayor u otra causa imputable a aquél, se ha establecido el seguro obligatorio de viajeros..." (85)

En otros aspectos, vale la pena mencionar que las legislaciones extranjeras, dándole al seguro obligatorio la relevante importancia social que posee, conjuntamente con este medio, instituyen cajas servidas por el Estado, cuya función es dar a las víctimas de accidentes de tránsito la atención necesaria, cuando se desconoce al autor del siniestro, y por tanto no es posible responsabilizar a alguien.

Son ejemplos, Canadá, que "ha establecido un fondo especial, nutrido por una cotización mínima anual a cargo de cada propietario de vehículo, con destino a asegurar la indemnización de las víctimas de accidentes producidos por conductor insolvente o desconocido." (86) y siguen esta tendencia, países como Bélgica y Francia, donde el sistema es similar.

III La responsabilidad del ciudadano.

Es nuestra opinión que toda aquella persona que crean-

(85) Moncada Lorenzo, Alberto. El transporte por carretera en Derecho español. Santillana. España, 1963. pag. 253.

(86) Pera, opus cit. pag. 232.

do un riesgo para la colectividad espera recibir un beneficio, debe asegurar su responsabilidad económica, sin esperar a que el hecho dañoso se verifique.

No es fácil soslayar el hecho tan frecuente del miedo que se produce en el responsable, debido a su incapacidad económica para solventar los posibles gastos derivados de un accidente de tránsito; esto ocasiona, seguramente, que prefiera darse a la fuga; sin embargo, la circunstancia de poseer el seguro, puede disminuir esta tendencia. "Por otra parte, precisamente en la fuga por accidente se pierde la protección del seguro obligatorio y la mayoría de los automovilistas se decidirán seguramente, después de un accidente, por la pérdida de la bonificación y no querrán cargar con el elevado riesgo de la sanción penal y la eventual retirada del permiso de conducir debido a dicha fuga, es decir, que permanecerán en el lugar del accidente." (87)

Por lo que hace al temor de que el número de accidentes aumente con el establecimiento del seguro obligatorio: "En ninguno de los países en que se ha establecido el seguro obligatorio ha variado la proporción de accidentes. Y es lógico que así sea, porque el seguro de responsabilidad civil no tiene por finalidad proteger al asegurado contra las consecuencias de su eventual imprudencia; en primer lugar,

(87) Middendorff, opus cit. pag. 82.

su responsabilidad penal no se halla cubierta y, por tanto, el conductor imprudente corre el riesgo siempre - con y sin seguro- de sufrir penas de prisión, inhabilitación o multa. ..." (88) Además la actividad aseguradora de la responsabilidad civil del automovilista, propone a sus clientes bonificaciones atractivas para el caso de que en la vigencia del contrato, se eviten sufrir accidentes, lo cual, desde el punto de vista de fomentar la conciencia de cuidado y precaución del conductor, puede coadyuvar a la disminución de siniestros.

En resumen, los inconvenientes que pueden oponerse al establecimiento jurídico del seguro obligatorio de responsabilidad del automovilista, disminuyen su importancia frente a la función social benéfica que desempeña; como auxiliar económico en la resolución expedita de conflictos jurisdiccionales; como medio de protección patrimonial, como beneficio colectivo y factor de desarrollo de la responsabilidad de aquéllos que, creando un riesgo, deben proveerse de la posibilidad de sufragar siempre los gastos derivados de los daños causados a terceros; pues finalmente, esta condición al uso o explotación de vehículo de motor, es de interés social.

(88) Brebbia, opus cit. pag. 87.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Desde las épocas más remotas de su existencia, el hombre se ha enfrentado a necesidades y contingencias que precisan de implementar métodos de previsión a fin de solucionar su problemática, o por lo menos, atenuar las consecuencias de los sucesos adversos, a los cuales se encuentra expuesto por su actividad de supervivencia o producción de los medios para solventar su vida.

SEGUNDA. El acopio de reservas, extraídas al consumo presente para el consumo futuro, es una de las primeras manifestaciones de la previsión. Esta conducta no es privativa de los seres humanos, sino compartida por una gran cantidad de especies animales, también ellos ahorran para el futuro, sin embargo, la calidad de racionalización del método, su sistematización y organización, pertenece a los seres pensantes, quienes emplean a la previsión con finalidades específicas, de evitación de males y de beneficio individual o colectivo. Cuando el desarrollo de la previsión ha alcanzado un alto nivel, las sociedades se encuentran practicando el aspecto económico de ella, en la forma de ahorro o como seguro.

TERCERA. El grado de cultura y solidaridad social de los pueblos modernos, se refleja sobremanera en el empleo creciente de la previsión económica, cuando en la conciencia ciudadana germina la idea de que

toda actividad económica o riesgosa, precisa de la adecuada protección patrimonial, para el caso de que un siniestro se produzca.

CUARTA. En la actualidad, la previsión económica es elemento de la vida del hombre. Y esto es así porque de ella recibe beneficios tanto a nivel individual como colectivo.

Entre sus ventajas se encuentran las de ser un instrumento que evita situaciones de indigencia, insolvencia y angustia; con un impacto social de gran importancia, la previsión borra la posibilidad de que grupos de personas dependan de la beneficencia pública para la solución de sus necesidades o imprevisiones.

QUINTA. Pese a todos los evidentes beneficios que la previsión conlleva, en México no es uniformemente aplicada a nuestras actividades, sobre todo a las más riesgosas.

Es así, que a nuestra legislación se le escapan aspectos tan importantes como la relación de un riesgo creado con la obligación económica preventiva de quien lo produce.

Nuestro punto de vista es que debe establecerse, legalmente, el nexo jurídico entre la creación de un peligro por el hombre y el deber jurídico de garantizar patrimonialmente esa conducta, con ante-

rioridad a cualquier suceso dañoso.

SEXTA. De entre el numeroso grupo de actividades riesgosas que nos preocupan, sobresale por la trascendencia y repercusiones negativas en la colectividad, el automovilismo, cuya práctica ha sido hasta hoy deficientemente tratada en el sistema jurídico. El medio de transporte automotor, tan necesario para el desarrollo de nuestra vida, es, paradójicamente, uno de los factores más significativos en la incidencia de siniestros. Al creciente número de accidentes viales, se agrega la ausencia de la obligación económica preventiva que debiera acompañar al riesgo creado en el uso de automóvil, sucede con frecuencia que a la determinación de la responsabilidad civil del conductor, no le sigue la reparación del daño causado a terceros, y ello porque el deudor resulta insolvente. Esta situación puede solucionarse favorablemente si cada propietario de automóvil se le impone la garantía económica de la responsabilidad. La deficiencia legislativa no afecta únicamente a los particulares; piénsese en los gastos que representa la atención de lesionados en hospitales públicos. No es aceptable, bajo ningún argumento, que el responsable, por insolvente, pueda evadir sus obligaciones, derivándolas hacia la colectividad.

SEPTIMA. En garantía de la actividad riesgosa del automovilista, compartimos las decisiones legislativas de otros países y decimos con ellas que el método de previsión económica por excelencia, dados los resultados que de él pueden lograrse, es el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

Pues no representa para el obligado una carga onerosa, como sí lo es cualquier otro tipo de garantía, en la cual deben hacerse depósitos de exagerado monto; no es así cuando se paga una prima, y menos cuando se tiene la posibilidad de un número grande de asegurados, tal como sucedería en México, si el seguro se tornase obligatorio.

OCTAVA. Es tiempo de que nuestro legislador reflexione y se proponga nuevos métodos para procurar el bienestar colectivo.

Existe en nuestro sistema jurídico, la fundamentación adecuada para la implantación del seguro, es inexplicable la tibieza o la franca ausencia de esta norma.

Si tiene como elemento principal la autorización constitucional en su precepto 27, para imponer a la propiedad privada las modalidades o limitaciones que dicte el interés público, pues entonces, condicionese el uso o la explotación del automóvil, a la obtención del seguro, con la finalidad

de mejorar las relaciones en nuestra colectividad, que no merece la apatía del legislador en esta materia.

NOVENA. Normas como la del actual reglamento de tránsito y vialidad, parecen haber sido redactadas durante un mal sueño. En concreto, la que se refiere al seguro del transportista de personas, el artículo 127 del reglamento para el Distrito Federal.

Carente de sanción, este precepto es sólo un deseo del legislador, pues la eficacia de la ley, se pone en peligro cuando falta el elemento mencionado.

Por otra parte, no nos cabe la idea de que se omitan en este tipo de deberes jurídicos, a todas las personas situadas en similares condiciones fácticas. Para nosotros, el seguro obligatorio debe ser impuesto en forma general a todas las personas que detenten un automóvil, pues no es privativo del transportista, el riesgo creado. Por tanto, es del todo incongruente el criterio legal de imponer la obligación, con base en la actividad específica (transportista), del automovilista.

DECIMA. Todas las opiniones en contra del seguro obligatorio tienen su réplica.

En primer término, el seguro obligatorio, en modo alguno representa un factor de elevación del número de accidentes de tránsito. En la práctica no hay razón para que el conductor asegurado se torne despreocupado; y tanto cuidado ha de poner en su conducta el automovilista precavido, con o sin seguro, como descuido ha de imperar en la actitud de quien siempre ha sido un conductor riesgoso, y ello no depende de la presencia del seguro, sino de una conciencia y educación ubicadas. El seguro de responsabilidad civil del automovilista es una institución moral, pues la protección que en él se ofrece, es sólo patrimonial y sólo para los terceros afectados; de tal forma, las acciones penales o administrativas a que da lugar el productor de un siniestro, en modo alguno se varían, quedando a salvo el orden público, pues el seguro no abarca este tipo de responsabilidades, menos aún la de índole penal. Y si nos percatamos que, desafortunadamente, en la actualidad y en nuestro medio, es precisamente el conductor agresivo, negligente, ebrio o adicto a las drogas, quien con elevada frecuencia produce los siniestros de tránsito, pero además esta conducta, generalmente se combina con el estado de insolvencia, es factible ponderar más

aún, los beneficios del seguro obligatorio, pues significa la posibilidad para los terceros dañados en su integridad física o patrimonial, de hallarse favorecidos en la recuperación de la parte económica perdida en estos casos de delincuencia de tráfico. Y el delincuente, no porque sea sustituido en su obligación económica por la compañía de seguros, ha de liberarse de las sanciones correspondientes a su conducta antisocial. Pero aún en el caso de conductores altamente educados en el tránsito vehicular, es factible la verificación de siniestros en donde la responsabilidad sea difícil de determinar y por tanto, la opción de la autoridad sea la de la responsabilidad objetiva, donde al conductor, definitivamente se le cargue la reparación del daño, aun cuando no haya culpa, consideramos que el seguro le será de suma utilidad en el aspecto económico.

DECIMA PRIMERA. Es evidente que a ningún sistema jurídico ha de serle significativo el hecho de que el automovilista se asegure contra los propios daños, como el robo o la colisión o alcance del vehículo, o el incendio del mismo.

Pero cuando el suceso dañoso es susceptible de afectar intereses de terceros, la perspectiva cambia.

El interés público y el de cualquier particular,

deben ser motivos suficientes para la reflexión de autoridades y legisladores, este es el fundamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil del automovilista, y de ninguna manera esta materia puede permanecer en la obscuridad jurídica.

Esta conclusión, es una sugerencia para nuestro sistema social, para quienes nos gobiernan y para quienes han saboreado la amargura de verse involucrados en un siniestro en el cual no les ha sido fácil reparar o ver reparados los daños ocasionados.

Los ciudadanos mexicanos, merecemos normas adecuadas a la solución de nuestros problemas, la imposición del seguro obligatorio de responsabilidad civil para el automovilista, puede ser una de estas respuestas.

Sin temor, el seguro no es un método antipopular pues es más inconveniente el hecho de que numerosas personas vean frustrados sus derechos, por la apatía de nuestros legisladores.

BIBLIOGRAFIA

- 1 Anuario estadístico de seguros. Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. México, 1990.
- 2 Barreiro Mourenza, Dositeo. Monografía. Re vista de la circulación, enero, 1965. Madrid, España.
- 3 Benítez de Lugo, Luis. Tratado de seguros. Madrid, 1955. Biblioteca de la A sociación Mexicana de Instituciones de Seguros.
- 4 Brebbia H., Roberto. Accidentes de automóviles. Omeba, Buenos Aires, 1961. Biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- 5 Burgoa Orihuela, Ignacio. Las Garantías Individuales. Porrúa, México, 1986.
- 6 Cámara, Héctor. El seguro obligatorio de au tomóviles. Depalma, Buenos Aires, 1943. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.

- 7 Cerda y Richard, Baldomero. Teoría general de la previsión y sus formas. Madrid, 1955. Biblioteca de la A.M.I.S.
- 8 Compilación de leyes sobre seguros privados. A.M.I.S. , 1956.
- 9 Comunidades primitivas. Documento filmado. México, 1972. Biblioteca A.M.I.S.
- 10 Consejo Nacional de Prevención de Accidentes. Primera reunión nacional de educación vial. 17 cuadernos. México, 1971. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.
- 11 Duguit, León. Manual de Derecho Constitucional. Madrid, 1924. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.
- 12 Estadística e informática, automóviles. Compendio. Biblioteca A.M.I.S.
- 13 Estadística, Geografía e Informática, Instituto Nacional de. Agenda, México, 1991

- 14 Fiorentino, Adriano. L'assicurazioni contro i danni. Nápoles, 1949. Biblioteca de la A.M.I.S.
- 15 Fraga, Gabino. Derecho Administrativo. Porrúa México, 1986.
- 16 Fuentevilla Güitrón, Julián. TESIS. Promociones Jurídicas y Culturales. México, 1991
- 17 García Oviedo, José. Medios prácticos de fomentar la previsión popular en la zona de Madrid. España, 1918. Biblioteca de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros.
- 18 García Pelayo, Ramón y Gross. Diccionario Larousse. Santiago, 1989.
- 19 Grattoh, Julio. Esquema de una historia del seguro. Biblioteca de la A.M.I.S.
- 20 Grimberg, Carl. Historia universal. Los griegos. Santiago, 1991.

- 21 Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las obligaciones. Cajica, Puebla, 1985.
- 22 Gutiérrez y González, Ernesto. El patrimonio pecuniario y moral. Cajica, Puebla, 1980.
- 23 Halperín, Isaac. La acción directa de la víctima contra el asegurador del responsable civil del daño. Buenos Aires, Argentina, 1943. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.
- 24 Jurisprudencia europea. Compendio. Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, México, 1947.
- 25 Kelsen, Hans. Teoría pura del Derecho. Universidad Nacional Autónoma de México, 1982.
- 26 Lasheras Sanz. Elementos de economía política y del seguro. Madrid, 1935. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.

- 27 López Núñez, Alvaro. Lecciones elementales de la previsión. Madrid, 1913. Biblioteca de la A.M.I.S.
- 28 Mateos, Agustín M. Etimologías grecolatinas del español. Esfinge, México, 1966.
- 29 Middendorff, Wolf. Estudios sobre la delincuencia del tráfico. Espasa-Calpe, Madrid 1976. Biblioteca Central de la U.N.A.M.
- 30 Modelo de póliza. A.M.I.S. México, 1979.
- 31 Moncada Lorenzo, Alberto. El transporte por carretera en Derecho español. Santillana España, 1963. Biblioteca Central de la Universidad Nacional Autónoma de México.
- 32 Pera Verdaguer, Francisco. Ley sobre el uso y circulación de vehículos de motor de 24 de diciembre de 1962, comentada. Tarragona, España, 1963. Biblioteca Central de la U.N.A.M.
- 33 Peretti Criva, D. Le responsabilità civile nella circolazione. Temis, 1961. A.M.I.S

- 34 Planiol, Marcel y Georges Ripert. Tratado elemental de Derecho civil. Porrúa, México 1985.
- 35 Rincón Gallardo, Justo. La responsabilidad civil del porteador de personas y del seguro obligatorio. . Tesis. México, 1950. Biblioteca Manuel Lerdo de Tejada.
- 36 Rosseau, Juan Jacobo. El contrato social. Antología de textos políticos y de gobierno Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Monterrey, México, 1980.
- 37 Ruiz Rueda, Luis. El contrato de seguro. Porrúa, México, 1978. Biblioteca de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M.
- 38 Sin autor. Evolución del seguro. Biblioteca de la A.M.I.S.
- 39 Viterbo, Camilo. El seguro de responsabilidad civil. Depalma, Buenos Aires, 1944. Seminario de Derecho civil, de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M.

LEGISLACION

Código civil para el Distrito Federal. Porrúa
México, 1992.

Código penal para el Distrito Federal. Porrúa
México, 1992.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexi
canos. Porrúa, México, 1992.

Ley sobre el contrato de seguro. Porrúa, Méxi
co, 1992.

Reglamento de tránsito y vialidad para el Dis
trito Federal, México, 1993.