297
2Ej

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

CAMPUS
"ARAGON"

"LA SOLIDARIDAD EN LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR PARTE DE LAS RUTAS O AGRUPACIONES DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL"

FALLA DE ORIGEN

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
MAXIMINO DE NOVA ROSAS

ASESOR: DR. ARTURO ARRIAGA FLORES

SAN JUAN DE ARAGON, ESTADO DE MEXICO. 1996

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Universidad Nacional Autónoma de México
UNAM
Biblioteca Central
Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A DIOS.

TE AGRADEZCO SEÑOR,
POR SER EL GUIA EN EL CAMINO DE MI EXISTENCIA,
POR DARME LA SERENIDAD Y FORTALEZA EN LOS
MOMENTOS MAS DIFICILES DE LA VIDA,
POR PERMITIRME LLEGAR A ESTE MOMENTO TAN
IMPORTANTE PARA TODO PROFESIONISTA.

A MIS PADRES
ENRIQUE (†) Y MARIA.

ADMIRACION, RESPETO Y GRATITUD ETERNA
POR DARME LA VIDA, SU AMOR Y COMPRENSION
POR ENSEÑARME LOS VALORES DE LA VIDA,
POR LOS LARGOS AÑOS DE LUCHA, DE TRABAJO,
DE DESVELOS Y SACRIFICIOS, QUE HICIERON
POSIBLE QUE ESTE MOMENTO LLEGARA.

A MI HERMANOS, CUÑADOS
Y SOBRINOS.

MI RESPETO Y GRATITUD POR LA CONFIANZA
Y EL APOYO SINCERO E INCONDICIONAL QUE
SIEMPRE ME HAN BRINDADO, CONTRIBUYENDO
EN FORMA MUY NOTABLE EN MI REALIZACION
COMO SER HUMANO Y COMO PROFESIONISTA.

A MIS AMIGOS Y COMPAÑEROS.

A TODOS AQUELLOS QUE HAN COMPARTIDO
CON MIGO PARTE DE SU EXISTENCIA, YA SEA
EN LA ESCUELA, EN EL TRABAJO O EN EL ANDAR
POR LA VIDA, GRACIAS POR SU AMISTAD SINCERA
Y POR EL APOYO QUE ME HAN BRINDADO,
Y POR SER PARTE IMPORTANTE PARA LOGRAR
ALCANZAR EL OBJETIVO ANHELADO.

**A LA UNIVERSIDAD NACIONAL
AUTONOMA DE MEXICO,
CAMPUS ARAGON.**

GRACIAS A ESTA NOBLE INSTITUCION EDUCATIVA,
POR HABERME ACOGIDO EN SU SENO Y POR BRINDARME
LOS ELEMENTOS NECESARIOS DE MI VIDA PROFESIONAL,
LOS QUE PONDRE EN PRACTICA PARA EL ENGRADECIMIENTO
DE NUESTRA NACION Y BENEFICIO DE SUS POBLADORES.

**AL DOCTOR
ARTURO ARRIAGA FLORES.**

GRACIAS A USTED ESTIMADO PROFESOR,
POR SER EL GRAN AMIGO QUE TODO ESTUDIANTE
UNIVERSITARIO DESEA ENCONTRAR EN SU PROFESORES,
GRACIAS PORQUE COMO ASESOR SIEMPRE ME BRINDO
SU ORIENTACION, SABIDURIA Y PROFESIONALISMO,
HACIENDO POSIBLE LA REALIZACION DE ESTE TRABAJO.

CONTENIDO

INTRODUCCION.

CAPITULO I.
ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

A) Concepto. 2
B) Derecho Romano. 5
C) Derecho Francés. 9
D) Derecho Mexicano. 13

CAPITULO II.
RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

A) Doctrinas. 19
B) Elementos. 25
1.- Cosa Peligrosa.
2.- Daño.
3.- Relación entre cosa peligrosa y daño.
C) Fundamentación de la Responsabilidad Objetiva. 34
D) Diferencias entre Responsabilidad Objetiva y Responsabilidad subjetiva. 38
E) Personas obligadas a reparar el daño. 42

CAPITULO III.
CONCESIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

A) Concepto de Concesión. 51
B) Características de la Concesión en General. 54
1.- Naturaleza Jurídica.
2.- Elementos.
3.- Principios.
4.- Derechos y Obligaciones del Concesionario.
5.- Extinción.

C) Concepto y Características de
Transporte Público de pasajeros. 64
D) Procedimiento para el otorgamiento de la Concesión. 68
1.- Autoridad Competente.
2.- Solicitud y Requisitos.
3.- Otorgamiento de la Concesión.
4.- Obligaciones del Concesionario.
5.- Extinción de la Concesión.

CAPITULO IV.
LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR PARTE DE LAS RUTAS O AGRUPACIONES DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

A) Responsabilidad derivada de los vehículos con los se presta el servicio. 91
B) Obligaciones de los concesionarios, establecidas en el escrito de autorización de la concesión. 95
C) La solidaridad en la obligación de reparar el daño por parte del dueño del vehículo con el que se presta el servicio y la Ruta o Agrupación a la que se encuentre agremiado el vehículo causante del daño. 100
D) Jurisprudencia. 115

CONCLUSIONES.

BIBLIOGRAFIA.

ANEXO.

INTRODUCCION.

En la actualidad en la Ciudad de México, Distrito Federal, es muy frecuente la existencia de accidentes automovilísticos en los que se encuentran involucrados gran cantidad de vehículos destinados a la prestación del servicio público de pasajeros, ya sea en volcaduras, colisiones o atropellamientos; para este tipo de contingencias, se supone que los concesionarios del transporte de pasajeros deben de contar con un seguro de responsabilidad civil que ampare y cubra los daños que se lleguen a causar tanto a los usuarios de este servicio, como a las demás personas o cosas que sin hacer uso de este tipo de transporte, se les ocasiona algún daño.

Sin embargo, es frecuente que al ocurrir algún tipo de accidente ocasionado por un vehículo destinado al servicio de transporte público de pasajeros, el titular de la concesión, no cuente con el seguro de responsabilidad civil, que debe de contratar al momento de que se le otorga la concesión por parte del Jefe del Distrito Federal, a través de la Secretaría de Transportes y Vialidad; lo que origina que cuando la víctima del accidente pretende que se le repare el daño que se le ocasiona, se convierta en una situación en extremo difícil, sino no es que imposible, ya que casi siempre se argumenta por parte de los responsables, no poseer la suficiente capacidad económica para reparar los daños que se reclaman.

Por esta situación es que trataremos de exponer el porqué consideramos necesario que antes de comenzar a prestar el servicio público de transporte de pasajeros, el concesionario garantice el cumplimiento de la obligación derivada de la responsabilidad objetiva mediante un seguro que contrate con las Instituciones autorizadas; asimismo trataremos de exponer el porqué consideramos necesario que se encuentre plenamente contenida esta obligación en la sección tercera de la Nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, así como en la cláusula quinta del escrito de autorización que celebra la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal con la persona física o moral a la que se le otorga la concesión para la explotación del servicio.

Por otro lado, tenemos que en la mayoría de las ocasiones en que suceden los accidentes además de que ni los titulares de las concesiones ni los dueños de los vehículos causantes del daño, cuentan con el seguro de responsabilidad civil, se presenta la situación de que los dueños o propietarios de los citados vehículos, tampoco tienen la capacidad económica o los recursos necesarios o suficientes para cumplir con la obligación de reparar el daño que se causa, razón por la cual, es obvio que en la mayoría de las ocasiones en que se causa un accidente con los vehículos del servicio público de pasajeros, las víctimas de los accidentes o en caso del fallecimiento de las mismas, los familiares de éstas, además de sufrir los daños y lesiones que se le ocasiona por el accidente, o la pérdida de un miembro de la familia; tienen que sufrir un detrimento patrimonial, al solventar los gastos necesarios para la recuperación de la persona que haya sido víctima del accidente, o en su caso, efectuar los gastos para los funerales de la víctima del accidente fatal.

Por lo que para evitar en lo posible este tipo situaciones, y en razón de que consideramos que existe un principio de solidaridad en la obligación de reparar los daños causados por los vehículos con los que se presta el servicio, entre los titulares de las concesiones y lo dueños de los citados vehículos, ya que llevan una denominación común, y están agrupados bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación, es que pretendemos dejar en forma clara y práctica, que cuando se cause un accidente o daño por hacer uso o poner en circulación los citados vehículos; la víctima del daño o en su caso los familiares de la misma, puedan obtener el pago de la reparación del daño, ya sea a través del dueño del vehículo causante del daño, cuando ello sea posible y él mismo tenga los suficientes recursos económicos para cumplir con su obligación, o en su caso, de la ruta o agrupación a la que se encuentra agremiado el vehículo causante de los daños, o bien, conjuntamente tanto del dueño del vehículo como de la agrupación o de la ruta de transporte titular de la concesión.

Para la elaboración del presente trabajo, empezaremos a estudiar si es posible encontrar en el derecho romano antecedentes de la teoría de la responsabilidad objetiva, para posteriormente pasar al estudio de la doctrina francesa, que es en donde nosotros consideramos se elabora como tal a la teoría de la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado.

Asimismo, analizaremos las diversas legislaciones que existieron en nuestro País hasta antes de la elaboración y entrada en vigor del Código Civil vigente del Distrito Federal, el cual establece la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado principalmente en el artículo 1913; para de esta forma poder estar en condiciones de indicar si hasta antes de la entrada en vigor del Código Civil vigente, existían en nuestro país normas que regularan o se refirieren a la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva.

Señalaremos en términos generales cuales son las doctrinas en las que se fundamenta la teoría de la responsabilidad objetiva, así como las objeciones que se han formulado a la misma; de igual forma, expresaremos cuales son los elementos constitutivos de la citada responsabilidad, su fundamentación en nuestra legislación, las diferencias que existen entre ésta responsabilidad y la responsabilidad subjetiva, y trataremos de precisar que personas son consideradas responsables de reparar los daños que se causen por el uso o posesión de cosas peligrosas, independientemente de que se haya o no obrado ilícitamente.

Intentaremos señalar lo que la doctrina administrativa define como la figura jurídica de la concesión, y sus características generales, y trataremos de proporcionar un concepto y las características de lo que es el transporte público de pasajeros, asimismo, analizaremos el procedimiento que se sigue para obtener de parte de las autoridades del Distrito Federal, la concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, así como las obligaciones de los concesionarios de éste servicio, y los medios o formas de como se extinguen las mismas.

Por último, hablaremos del tipo de responsabilidad que se deriva cuando se causan daños con los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, y del porqué nosotros consideramos, que la solidaridad pasiva de reparar los daños causados por los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros, debe de regularse o de establecerse expresamente en la Nueva Ley de Transporte del Distrito Federal.

CAPITULO I

ANTECEDENTES DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

A) CONCEPTO.

Toda vez de que no existe una definición etimológica, de lo que podemos entender por Responsabilidad Civil Objetiva, nos evocaremos a expresar lo que etimológicamente se define como Responsabilidad Civil, para lo cual desglosaremos el concepto de Responsabilidad Civil en dos partes: en primer lugar, el término "Responsabilidad", que se encuentra compuesto de dos raíces latinas, el prefijo "Re", que significa acción frecuente, volver a ejecutar o repetir; y el verbo "Spondeo", que significa prometer, responder, constituirse en fiador de otro o estar convencido.[1]

En segundo lugar el término, "Civil" el cual deriva de la raíz latina "Civis" que significa ciudadano, y la cual a su vez deriva de la raíz "Civitas" que significa población o Ciudad.[2]

Atendiendo a la etimología de los términos Responsabilidad y Civil, podríamos intentar definir a la Responsabilidad Civil como, la promesa del Ciudadano de responder por sí mismo, volviendo a ejecutar o repetir una cosa.

Por otra parte, en virtud de que el objeto de la Responsabilidad Civil no es un hecho específicamente determinado, sino que son hechos variados e innumerables los que constituyen causa de daños y perjuicios y que generan la obligación de repararlos; expresaremos lo que el Diccionario de la Lengua Española define en las voces responder, responsabilidad, responsable:

Responder: Estar obligado u obligarse a la pena y resarcimiento correspondientes al daño causado o a la culpa cometida.

Responsabilidad: Obligación de reparar por sí o por otro, a consecuencia del delito, de una culpa o de otra causa legal.

Responsable: Obligado a responder de alguna cosa o por alguna otra persona.

Civilmente: El que, sin estar sometido a responsabilidad penal, es parte en una causa a los efectos de restituir, reparar o indemnizar por las consecuencias de un delito.[3]

---

[1] P.A. Vives. Diccionario Latino-Español, Español-Latino. C.M.F. pág. 363.
[2] Ibid. pág. 405.
[3] Diccionario de la Lengua Española. 20a. ed. Tomo II. Editorial Espasa-Calpe, s.a., Madrid, España, 1984, pág. 1180.

Ahora bien, los anteriores vocablos, de acepción semejante, tienen en común los conceptos de obligación, resarcimiento, reparación, daño causado, conducta propia o de otra persona; por lo que con estos conceptos se está en la posibilidad de dar un concepto genérico de responsabilidad y uno específico de Responsabilidad Civil, como lo expresa el tratadista Joaquín Martínez Alfaro, al indicar que:

"la Responsabilidad consiste en asumir o soportar las consecuencias de la conducta propia y, por excepción, de la conducta ajena en los casos específicos que señala la Ley. Jurídicamente esas consecuencias pueden consistir en el nacimiento de obligaciones o en la pérdida de derechos, en virtud de que los actos que constituyen la conducta propia o ajena pueden traducirse en la realización de un supuesto jurídico, es decir, el hecho que la norma jurídica menciona en forma hipotética y de cuya posible realización depende el nacimiento de derechos y obligaciones".

Con base en el anterior concepto de responsabilidad el citado autor define a la Responsabilidad Civil como, "la obligación de carácter civil de reparar el daño pecuniario causado directamente, ya sea por hechos propios del obligado a la reparación o por hechos ajenos de personas que dependan de él, o por el funcionamiento de cosas cuya vigilancia está encomendada al deudor de la reparación".[4]

Toda vez de que ya hemos expresado lo que se entiende por Responsabilidad Civil, nos restringiremos a abordar el tema que nos ocupa de la Responsabilidad Civil Objetiva, y señalaremos las definiciones que aportan algunos tratadistas de la materia.

Para el maestro Ernesto Gutiérrez y González quién define a la Responsabilidad Civil Objetiva como "la necesidad jurídica que tiene una persona llamado obligado-deudor, de cumplir voluntariamente a favor de otra persona, llamada acreedor, que le puede exigir la restitución de una situación jurídica al estado que tenia y que le causa un daño, originado por a) una conducta o un hecho previsto por la ley como objetivamente dañoso, b) el empleo de un objeto que la ley considera en sí mismo peligroso, o c) por la realización de una conducta errónea de buena fe".[5]

Rafael Rojina Villegas, define a la Responsabilidad Civil Objetiva como, "una fuente de obligaciones, por virtud de la cual, aquel que hace uso de cosas peligrosas, debe reparar los daños que cause, aun cuando no haya procedido ilícitamente".[6]

---

[4] Joaquín Martínez Alfaro. "Teoría de las Obligaciones". 3a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México,1993, pág. 145 y 146.

[5] Ernesto Gutiérrez y González. "Derecho de las Obligaciones". 10a ed., Editorial Porrúa, s.a., México. 1995, pág. 784.

[6] Rafael Rojina Villegas. "Compendio de Derecho Civil". 18a. ed., Tomo III, Editorial Porrúa, s.a., México, 1993, pág. 275.

La Responsabilidad Civil Objetiva, es definida por el jurista Joaquín Martínez Alfaro como "la obligación de reparar el daño pecuniario causado por emplear cosas peligrosas, aun cuando se haya actuado lícitamente y sin culpa; esta responsabilidad no toma en cuenta los elementos subjetivos del dolo o la culpa, sino únicamente el elemento objetivo, consistente en la comisión del daño al emplear cosas peligrosas".[7]

Por último, el jurista Rafael de Pina define a la Responsabilidad Civil Objetiva, como "la obligación que corresponde a una persona determinada de reparar el daño o perjuicio causado a otra, bien por ella misma, por el hecho de las cosas o por actos de personas por las cuales debe responder".[8]

Por otro lado, expresaremos lo que consideramos es la definición que de la Responsabilidad Civil Objetiva señala el Código Civil del Distrito Federal, la cual se encuentra mayormente indicada en el artículo 1913 al establecer que:

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

Así pues, tenemos que de la definición de Responsabilidad Civil Objetiva que hacen los tratadistas de la materia, así como el Código Civil del Distrito Federal, observamos que coinciden en señalar que la misma nace del uso de cosas o instrumentos peligrosos que causan un daño a otra persona o a otras cosas, aunque en la actividad desplegada no se haya obrado ilícitamente; esta responsabilidad puede originarse tanto por hechos propios como por hechos de personas que dependan del responsable; por lo tanto, al causarse el daño, el responsable tendrá que reparar el mismo, restableciendo la situación al estado que tenía hasta antes de causarse el daño, o en su caso, indemnizar a la víctima por el daño o perjuicio que se le ocasione.

---

[7] Joaquín Martínez Alfaro. Op. Cit. pág. 158.

[8] Rafael de Pina. "Elementos de Derecho Civil Mexicano". 8a. ed., Tomo III, Editorial Porrúa, s.a., México, 1993, pág. 429.

B) DERECHO ROMANO.

El maestro Ernesto Gutiérrez y González, manifiesta que al lado de la responsabilidad fundada en la culpa, los romanos también conocieron, aunque en forma incipiente, una responsabilidad en caso de que se causara un daño, no obstante haberse actuado en los términos que la ley autorizara o no prohibiera, es decir, que los romanos conocieron la responsabilidad objetiva, en donde se debe de indemnizar por el daño causado, sin que mediara culpa; y expresa el citado jurista que si no se elaboró una teoría de dicha responsabilidad, como si se hizo con la responsabilidad proveniente de la culpa, fue porque eran casos aislados los que se presentaban y el jurisconsulto no se centro en los mismos.[9]

Por nuestra parte expresamos que los romanos experimentaron una reacción frente a los hechos que causaban un daño a terceros, y en un primer momento, ante la producción de un daño, surgió una instintiva reacción de venganza, en la cual la víctima de un ilícito privado, era libre de satisfacerse mediante el ejercicio de una venganza corporal (lo que se conoce como la ley del talión); sin embargo, ya en una primera evolución del antiguo derecho romano, se advierte que la víctima y el ofensor podían establecer una composición, en la cual el ofensor entregaba a la víctima una cantidad de dinero a cambio del perdón, pero esta composición, no tenía un carácter indemnizatorio, ya que seguía siendo el precio de la venganza, una pena privada.

Más tarde, cuando el Estado logra consolidar su poder, procura imponer la composición legal, siendo en la época clásica, en donde se llega a distinguir entre la pena impuesta por el Estado a consecuencia de un delito público, y el derecho de la víctima de reclamar los daños sufridos por un ilícito privado.

Con lo anterior el Estado pretendió proteger jurídicamente al lesionado, promulgando leyes con esa finalidad, surgiendo así, la Legis Aquiliae, cuyo origen se atribuye el Tribuno Aquilio, y la cual estaba compuesta por tres Capítulos:

1.- La muerte dada a los esclavos o animales ajenos.
2.- Fraude cometido por el adstipulator que perdonaba la deuda al sujeto pasivo de la obligación.
3.- El daño causado a propiedades ajenas.[10]

---

[9] Vid. Ernesto Gutiérrez y González. Op. Cit. pág. 784.
[10] Cfr. Guillermo Floris Margadant. "El Derecho Privado Romano". 6a. ed., Editorial Esfinge, s.a., México, 1975. Pág. 436.

Consideramos que en la Legis Aquliae, se encuentra una idea de la Responsabilidad civil, ya que fue el principio para diferenciar a la culpa como el elemento primario y como el antecedente de la imputabilidad de los actos, sin embargo esta Ley, al principio de su aplicación sólo reguló casos muy particulares de los delitos privados que concedían a la víctima de los mismos, la acción para reclamar la reparación del daño que se le ocasionaba, toda vez de que para que un hecho cayera en los casos regulados por la misma, señalaba que era preciso que el daño ocasionado proviniera de un hecho del hombre, y requería que se dieran plenamente los siguientes elementos:

1.- un daño,
2.- una injuria o lesión, y
3.- un acto cometido por el hombre.

En el primer elemento, era preciso que el daño consistiera en la destrucción total o degradación material de una cosa corpórea, y se exigía que dicho daño fuera producido por contacto directo entre el autor del mismo y la cosa dañada. Por lo que respecta al segundo de los elementos, era preciso que el daño hubiera sido causado antijurídicamente. Para el tercero de los elementos era necesario que el daño proviniera de un hecho propio del hombre, es decir, un hecho personalisimo del autor del daño, ya que sino intervenía directamente el hombre, no se consideraba producido el daño.

De lo anterior podemos observar que, la Legis Aquiliae se aplicaba solamente al daño material y causado por un contacto directo del autor del mismo, sin derecho para ello; por lo que resulta que en varios casos en los que se ocasionaba daños y perjuicios, sin que los autores intervinieran directamente, y los cuales eran causados por omisión del autor (como el caso en el cual se mataba a un esclavo ajeno sin herirlo o lastimarlo directamente, sino mediante la omisión de darle de comer, de beber o no atenderlo médicamente), o por objetos inaninnados, los dueños del esclavo o las víctimas quedaban imposibilitadas para reclamar la reparación del daño, debido a que la causa que generaba el daño no se ubicaba en ninguno de los supuestos que señalaba la Legis Aquiliae.

Pero, através del tiempo de aplicación de la Legis Aquliae, y principalmente en la época clásica del derecho romano, por influencia del Pretor, se va ampliando la acción que concedía la misma; como ejemplo de la ampliación que hace de esta Ley el pretor, tenemos que la acción ya no se concedia solamente al propietario de la cosa destruida cuando se daban los elementos de daño, injuria o lesión, y cuando el daño era cometido por un acto del hombre, o cuando el propietario de la cosa era ciudadano romano; sino que la misma acción podía ser invocada por otros interesados que tuvieran una situación análoga, como el usufructuario, el poseedor, etc.

Asimismo, desaparece el requisito de que solamente podía ser invocada la acción que concedía esta Ley por el ciudadano romano, ya que el pretor permite a los peregrinos valerse de ésta acción para reclamar el pago del daño causado a sus cosas o esclavos; además, el Jurisconsulto declaró que todo daño ocasionado por las cosas en general, o por las omisiones de hechos o actos que produjeran algún daño, debían de sancionarse, favoreciendo en esta forma a la víctima del daño fuera ciudadano romano o peregrino.

En este sentido, el tratadista Guillermo Floris Margadant, establece que en la época clásica del derecho romano se realizaron a la Legis Aquiliae varías innovaciones por parte del pretor, y para señalar estas innovaciones hace una comparación de la aplicación de la citada Ley en el derecho antiguo y en el derecho clásico:

a) El antiguo derecho exigía la comisión de un acto positivo para que procediera la Actio Legis Aquiliae, en el derecho clásico se extendía esta acción aun a los casos de omisión, o por el daño ocasionado por las cosas inanimadas.

b) El antiguo derecho requería de un acto doloso para la existencia del delito; ya en el derecho clásico el pretor admitía que incluso los actos meramente culposos, de imprudencia o impericia, fueran sancionados por la Legis Aquiliae.

c) El antiguo derecho exigía un Damnum Corpore Datum, con efecto físico del culpable sobre la víctima; en el derecho clásico se admitía una acción Damnum Injuria Datum, contra la persona que causara la muerte de un esclavo ajeno aun sin tocarlo.

d) El antiguo derecho exigía un daño físico en una propiedad ajena (Damnum Corpori Dactum); en el derecho clásico el pretor incluía en el Damnum Iniuria Datum, diversos casos en que no hubiera un daño material en objetos de la víctima.[11]

De lo anterior, podemos expresar que a pesar del primitivo rigor del texto de la Legis Aquliae, el carácter consuetudinario del derecho romano, hizo posible modificar las acciones contempladas en la citada Ley, y por lo tanto, la fue haciendo más accesible y flexible en cuanto a la acción que concedía a la víctima para obtener la reparación del daño o perjuicio que se le había ocasionado.

Por otro lado, también en el derecho romano se establecía como fuente de obligaciones, a los cuasidelitos que generaban una acción pretoriana in factum, y que llevaba consigo una multa y la obligación de indemnizar a la víctima por el daño que se

[11] Vid. Guillermo Floris Margadant. Op. Cit. págs. 436-439

le causaba, los casos más importantes que se regulaban como cuasidelitos y que eran generadores de obligaciones, en opinión de Eugene Petit fueron los siguientes:

a) En el caso de que un Juez hubiera hecho suyo el pleito, por pronunciar una sentencia inicua o tachada de ilegalidad, estaba obligado a reparar a la parte que le hubiera causado el daño o perjuicio.

b) Effusis Et Dejectis, si objetos sólidos o materias rígidas han sido arrojadas de una habitación a un lugar público, y se causa un daño, el hecho podía caer en la aplicación de la Ley Aquliae, y el habitante principal de la casa, propietario o inquilino, era declarado responsable y obligado a pagar a la parte lesionada.

c) Positis Vel Suspensis, cuando se había colgado o colocado objetos en el alero o tejado de una casa, o encima de un paso público, y amenazaba con causar un daño con su caída, el habitante principal de la casa era responsable y estaba obligado al pago de una multa; la acción que se concedía para este supuesto era pública, es decir cualquier persona podía ejercitarla, siempre y cuando considerará que se le ocasionaría un daño.

d) Responsabilidad de barqueros y posaderos, cuando se causaba un daño o se cometía un robo, sobre un navío o posada en perjuicio de un viajero o pasajero, éste podía escoger entre la persecución del culpable cuando lo conocía, o tenía acción contra el dueño al cual se consideraba responsable.[12]

De lo anterior, consideramos que los romanos conocieron la responsabilidad derivada del daño ocasionado por las cosas e independiente de todo culpa, y si bien es cierto que no elaboraron una teoría al respecto, consideramos que el derecho romano si contemplaba acciones que podían ejercitar las víctimas de un daño, las cuales estaban reguladas através de la Legis Aquiliae, en donde se establecían los casos por los cuales se generaba una obligación de reparar los daños que se causaban, aun cuando se hubiera actuado conforme a lo que la Ley disponía o en su caso como lo expresa el maestro Gutiérrez y González, cuando la Ley no lo prohibiera.

Asimismo, en el derecho romano através de las acciones concedidas a las víctimas de los cuasidelitos, se establecía la obligación de indemnizar por los daños ocasionados por las cosas que se arrojaban o caían de una casa, o por los daños que se ocasionaban en los barcos o posadas, y se consideraban responsable al principal habitante o propietario de la casa, del barco o la posada.

---

[12] Vid. Eugene Petit. "Tratado Elemental de Derecho Romano". 9a. ed., Editorial Época, s.a., México, 1977, pág. 465.

C) DERECHO FRANCÉS.

Considerámos que ni en las leyes bárbaras, ni en las antiguas costumbres francesas, existía expresamente un principio general que regulara la responsabilidad civil, ya que el sistema que regía al antiguo derecho francés, era el mismo sistema establecido por los romanos; aun más, podemos expresar como lo afirma Jorge Bustamante Alsina que en el derecho francés la distinción entre delito civil y delito penal, fue alrededor del siglo XII, y fue Demogue el que estableció la separación entre la reparación del daño y la pena.[13]

Por lo que se refiere a la elaboración del Código Francés y el cual ya señala en forma expresa a la responsabilidad civil, tenemos que las principales fuentes que sirvieron a dicha codificación, fueron el derecho romano, la costumbre, las ordenanzas reales, la jurisprudencia del antiguo parlamento y el derecho canónico, siendo las dos primeras fuentes, las que tuvieron un papel determinante en la elaboración del Código francés.

En ese sentido manifiesta Planiol[14] "que al unificarse el derecho francés se encontraron dos tendencias, el espíritu romano y las tradiciones consuetudinarias, predominantemente las parisinas, ya que fue la Ciudad en donde se redactó el Código, además de que el parlamento de París había desempeñado en el antiguo derecho un papel preponderante; por lo tanto, se aprecia bastante el espíritu de las costumbres en el Código, sin embargo, este espíritu consuetudinario del Código, se encuentra atenuado por el derecho romano y por las ideas revolucionarias".

Ahora bien, es importante mencionar a algunos de los jurisconsultos franceses precursores del Código Napoleón, sobre todo por el perfeccionamiento de las ideas del derecho romano y por haber planteado las bases relativas a la responsabilidad civil.

Domat fue el más grande de los jurisconsultos franceses en el derecho antiguo de acuerdo a la opinión de Henri Mazeaud,[15] y fue el inspirador de los redactores del Código Napoleón, en los artículos 1382 y 1383, al establecer el principio de que "es una consecuencia natural de todas las especies de compromisos particulares y compromisos en general de no causar mal a nadie, que aquellos que ocasionen algún

---

[13] Jorge Bustamante Alsina. "Teoría General de la Responsabilidad Civil". 6a. ed., Editorial Abeledo-Perrot, Argentina, 1989, pág. 33.
[14] Cit. por Jorge Bustamante Alsina. Op. cit. pág. 34
[15] Vid. Henri y León Mazeaud, André Tunc. "Tratado Teórico Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual". Tomo Primero, Volumen I. 5a. ed., Ediciones Jurídicas Europa-América, Argentina, 1962, págs. 51-52.

daño, sea por haber contravenido algún deber o por haber faltado al mismo. están obligados a reparar el mal que han hecho".

Asimismo, su pensamiento se refleja en el principio de que "todas las pérdidas y todos los daños que puedan ocurrir por el hecho de alguna persona, sea por imprudencia, ligereza, ignorancia de lo que debe de hacer u obrar, o por culpas semejantes por leves que sean, deben de ser reparadas por aquel que ha dado lugar a ellas, porque ha ocasionado un menoscabo, aun cuando no hubiera tenido la intención de dañar", asi pues, expresa Henri Mazeaud, se puede establecer entonces, en toda su generalidad el principio de la responsabilidad civil.

Al establecer que Domat fue el inspirador de los redactores de los artículos 1382 y 1383 del Código Napoleón, Henri Mazeaud señala que Domat, distinguió tres tipos de culpas de las que puede acaecer un daño: la primera de las culpas, son las que se dirigen a un crimen o delito (culpas que comprometen a la par, la responsabilidad penal de su autor frente al Estado y la responsabilidad civil frente a la víctima); la segunda de las culpas, son cuando se faltan a los compromisos de las convenciones (culpas contractuales); por último, aquéllas que no tienen relación con las convenciones ni dirigen un crimen o delito, es la culpa por negligencia o imprudencia.

Otro gran jurista francés que influye en el Código Napoleón, es Pothier quien en el estudio que hace de la responsabilidad civil, distingue cuatro grados de culpa: la Culpa Lata, consistente en no poner en el asunto ajeno, el cuidado que las personas menos cuidadosas no dejen de poner en sus asuntos; la Culpa Levis, que es cuando no se pone el cuidado ordinario que las personas prudentes ponen en sus asuntos; la Culpa Levissima, que es cuando no se pone el cuidado que las personas más atentas ponen en sus asuntos; por último, la Culpa Dolus, que es cuando una persona por dolo o malicia causa un mal a otra.

Asimismo, este jurista francés expresa que existe cuasidelito, cuando el hecho es causado por una persona que sin malicia, pero por imprudencia, que no es excusable, causa algún mal a otra, y por lo tanto, existe responsabilidad.[16]

En este sentido, tenemos que el Código Napoleón además de establecer a la responsabilidad civil proveniente de la culpa, sienta las bases del moderno sistema de la responsabilidad excontractual, estableciendo los principios que resultan enunciados en el texto de los artículos 1382 y 1383 y que en términos del jurista argentino Jorge Bustamante Alsina son:

---

[16] Cfr. Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op Cit. pág. 56.

a) la obligación de responder por los daños causados a otro;

b) la imputabilidad del daño al autor del hecho, es decir, su fundamento es la culpa;

c) la culpa puede ser intencional, por negligencia o imprudencial;

d) al ser la culpa una violación del deber de no dañar a otro, se convierte en ilícito el acto realizado en tales condiciones;

e) sin daño no hay responsabilidad civil;

f) la obligación de reparar es una sanción resarcitoria y no represiva.[17]

Esta teoría de la responsabilidad civil subjetiva con fundamento en la culpa, desarrollada en el derecho francés, fue aplicada sin interrupción o modificación sustancial alguna hasta finales del siglo XIX; sin embargo, a finales de ese siglo y principios del presente, las nuevas condiciones de vida, determinadas por los cambios sociales, el desarrollo de la industria y el maquinismo entre otros fenómenos, produjeron la inquietud y la necesidad de modificar los principios legales que habrían de regular a estos nuevos fenómenos, que en forma creciente se iban presentando.

Así fue que la primera inquietud o paso que dieron los teóricos del derecho francés, fue interpretar extensivamente el contenido del artículo 1386 del Código Napoleón, en el cual se declaraba responsable al propietario de un edificio que se derrumbaba, cuando el accidente se debía a un defecto de construcción, y concluían, que era análogo el caso de un propietario de una máquina que a causa de sus defectos o por el desgaste normal de su uso, causara daños y perjuicios a los obreros, de esta forma, la víctima, ya no tenía que probar la culpa del patrón, para poder reclamar la reparación del daño, como se requería en el caso de la responsabilidad subjetiva, sino que en este caso, sólo era suficiente establecer el defecto de la máquina, para de esta forma establecer la responsabilidad del patrón.

En este sentido, una propuesta sobresaliente en opinión del jurista argentino Jorge Bustamante Alsina, fue la emitida por Laurent[18], al proponer una tesis sobre el artículo 1384 del Código Napoleón, en la cual expresaba que los redactores del Código, antes de enumerar los casos de responsabilidad por hechos de otro (artículo 1384 segundo párrafo), y la responsabilidad del hecho de los animales (artículo 1385), habían enunciado estas dos disposiciones en el artículo 1384 primer párrafo, al establecer que:

---

[17] cfr. Jorge Bustamante Alsina. Op. Cit. pág. 37.
[18] Ibidem. pág. 39.

"Se es responsable no solamente del daño que se causa por el hecho propio, sino también de aquel que es causado por el hecho de personas de las que se debe responder o de las cosas que se tiene bajo la guarda"; por lo tanto, en este texto se establecía, en opinión de Laurent, el principio de la responsabilidad del daño causado por las cosas inanimadas y que se tenían bajo la guarda.

Esta tesis de Laurent, fue acogida por la corte de Casación en un fallo dictado en 1896, y fue el principio para que la jurisprudencia francesa empezará a establecer la responsabilidad causada por las cosas u objetos que se iban generando con el desarrollo de la industria y el maquinismo.

Estos casos, son antecedentes del nacimiento en el derecho francés de la Teoría del Riesgo creado, que contempla la responsabilidad civil independientemente de toda idea de culpa, teoría propuesta en la doctrina francesa por grandes juristas como Duguit, Demogue, Savatier, Saleilles y Josserand, entre otros, y su aparición en la historia de la responsabilidad civil, fue una fecha memorable, porque con esta teoría surge por primera vez, la discusión de un principio, que hasta entonces parecía indiscutible, y el cual se refería a la necesidad de que existiera una culpa para exigir la Responsabilidad civil de aquél que por su actividad había causado un daño.[19]

Después de que la Corte de Casación dicta el fallo de 1896 y mediante el cual se acepta la tesis propuesta por Laurent, la jurisprudencia y el derecho francés empiezan a aceptar a la responsabilidad objetiva, como causante de daños y en la cual no se señala a la culpa como elemento indispensable de la misma; lo que comienza a reflejarse al dictarse la Ley de Accidentes de Trabajo del 9 de abril de 1898, mediante la cual se establecía la Responsabilidad Objetiva, derivada del daño causado a los trabajadores por las maquinas o instrumentos de trabajo, y se dispensaba al trabajador de probar la culpa del empleador como elemento generador de la responsabilidad, ya que no era necesario el demostrar dicha culpa, sino solamente demostrar que el daño se había producido por la maquina o instrumento de trabajo que tenía en guarda o del cual era propietario el patrón.

Asimismo, esta teoría se refleja en la Ley del 5 de abril de 1937 y que se refiere a una modificación al artículo 1384 del Código Civil, al establecer que los maestros son responsables de los daños causados por sus alumnos, a menos que se pruebe la culpa de aquéllos.

---

[19] Henri y León Mazeaud, André Tunc. Op. Cit. pág. 86.

Del mismo modo, en el presente siglo el derecho francés ha establecido la Responsabilidad Objetiva o Teoría del Riesgo Creado en diversas legislaciones, como la Ley del 31 de mayo de 1924, relativa a los accidentes causados por la aeronaves en la superficie; la Ley del 8 de junio de 1941, respecto a los daños causados por los telesféricos; así como los casos de responsabilidad por los daños producidos por la reacciones nucleares, de acuerdo a la Convención de la O.E.C.E. del 29 de julio de 1960 y la Convención de Bruselas del 25 de enero de 1962.

Pero los pasos más firmes que se han dado en el presente siglo en el derecho francés, para la aplicación de la Responsabilidad Objetiva, en opinión del jurista Jorge Bustamante Alsina, se hallan en la Ley del 3 de enero de 1968, que introduce un nuevo texto al artículo 489 del Código Civil, al disponer que "el que cause un daño a otro hallándose bajo la influencia de una turbación mental, no esta menos obligado a la reparación", y la Ley del 4 de junio de 1970, que agrega al Código Penal el artículo 314, estableciendo la responsabilidad civil de carácter colectivo.[20]

De ahí que, los juristas franceses además de haber sido los que precisaron la figura jurídica de la Responsabilidad Civil Subjetiva o responsabilidad derivada de Culpa, también fueron los que desarrollaron la teoría del Riesgo Creado o de la Responsabilidad Objetiva; lo cual se debió al gran auge y dinamismo de la industria y del maquinismo de finales del siglo pasado y principios del presente, y que genero nuevos fenómenos causantes de daños en los cuales no se encontraba presente el elemento de la culpa; por lo que en la aplicación de esta nueva teoría de la responsabilidad objetiva, se establece que quién haya causado un daño, independientemente de que haya o no obrado con culpa, esta obligado a repararlo.

D) DERECHO MEXICANO.

En nuestro País, han existido diversas Legislaciones que han regulado la responsabilidad civil, entre las cuales podemos citar el Código Civil de 1870, el Código Penal de 1871, el Código Civil de 1884 y el Código Civil vigente para el Distrito Federal, del año 1928 que entra en vigor en el año de 1932; asimismo, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 123 apartado A fracción XIV, y la Ley Federal del Trabajo en los artículos del 472 al 513, señalan la responsabilidad civil sin culpa para los patrones por los accidentes de trabajo.

---

[20] Jorge Bustamante Alsina. Op. Cit. págs. 47-49.

El primer Código Civil mexicano de 1870, tuvo como fuentes principales el derecho romano, la antigua legislación española, la doctrina francesa y básicamente el Código Napoleón, en este Código de 1870 se ubicaba a la responsabilidad civil en su Capítulo IV, entre los artículos del 1574 al 1603, y en los cuales se señalaban como causas genéricas de la responsabilidad civil, la falta de cumplimiento de un contrato y los actos u omisiones que estaban sujetos expresamente a lo que la Ley establecía, es decir, en este nuestro primer Código Civil, se establecieron los casos de la responsabilidad civil contractual y de la responsabilidad civil excontractual.

En opinión del maestro Ernesto Gutiérrez y González,[21] se puede considerar que aun sin que el Código Civil del año de 1870 regulara en forma expresa a la responsabilidad objetiva, se vislumbraba en forma incipiente a esta responsabilidad, en sus artículos 1592 y 1595, y los cuales en esencia establecían que el propietario de un edificio respondería por el daño que ocasionara la ruina del edificio, así como la existencia de una responsabilidad por los daños que causaran los establecimientos industriales, ya fuera por el peso y movimiento de las maquinas, por las exhalaciones deletéreas, o por las aglomeraciones de materiales o animales nocivos a la salud, o por cualquier otra causa análoga.

En cuanto a la Responsabilidad Civil que se encontraba regulada por el Código Penal de 1871, el jurista mexicano Manuel Borja Soriano[22], expresa que era una responsabilidad en la cual se encontraba presente la teoría de la culpa y la cual era originada por la comisión de hechos ilícitos, sin encontrarse en este Código ninguna idea de la responsabilidad objetiva.

Sin embargo, como consideramos que fue una de las legislaciones que ha regulado a la responsabilidad civil en nuestro país, creemos importante señalar, que este Código Penal contemplaba en su Segundo Libro a la Responsabilidad Civil, y la cual estaba contenida en los artículos del 301 al 367, los cuales se subdividian en seis Capítulos:

I.- Extensión y requisitos de la responsabilidad civil.
II.- Conmutación de la responsabilidad civil.
III.- Personas civilmente responsables.
IV.- División de la responsabilidad civil entre los responsables.
V.- Modo de hacer efectiva la responsabilidad civil.
VI.- Extensión de la responsabilidad civil y de las acciones para demandarla.

---

[21] Ernesto Gutiérrez y González. Op. Cit. pág. 791.
[22] Manuel Borja Soriano. "Teoría General de las Obligaciones". 13a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México, 1994, pág. 383

Asimismo, consideramos importante señalar que este Código Penal, estableció en los artículos 326 y 327, la responsabilidad de terceras personas por los delitos cometidos por aquellos que se encontraran bajo su potestad, dependencia, o por razón de trabajo o de sociedad, y también se estableció en éstos artículos, la responsabilidad de los propietarios de los negocios por los delitos cometidos por sus dependientes o criados, y la responsabilidad del Estado por los delitos cometidos por sus funcionarios y sus empleados.

Ahora bien, existían hechos ilícitos que sin ser delitos originaban un daño patrimonial, y que de acuerdo con el Código Penal no producían consecuencias de carácter civil para la reparación del daño, sin embargo, en estos casos cuando la responsabilidad civil no se derivaba de un delito, correspondía al Código Civil regular los hechos ilícitos que sin ser delitos originaban un daño, y como consecuencia, también eran objeto de una reparación.

El Código Civil de 1884, fue una simple y cuidadosa revisión del Código Civil de 1870, ya que ambos contenían idéntica regulación respecto a la responsabilidad civil, y lo único en que variaban el Código de 1870 y el Código de 1884, fue única y exclusivamente en la numeración de su articulado más nunca el contenido, y en opinión del maestro Manuel Borja Soriano ninguno de estos dos Códigos Civiles contenían precepto alguno que regulara a la nueva teoría del riesgo creado.

Fue hasta la Constitución Política que rige teóricamente al País desde 1917, en donde se plasma la idea de una responsabilidad sin culpa, para los patrones, respecto a los accidentes de trabajo, lo cual se establece en el artículo 123, hoy artículo 123 apartado A fracción XIV.

Posteriormente, en el Código Civil de 1928 vigente apartir del año 1932 para el Distrito Federal, en su Libro Cuarto, Primera parte, en los Capítulos del Primero al Sexto, se regulan tanto a las obligaciones contractuales como a las obligaciones excontractuales, entre las cuales se ubica a la responsabilidad civil objetiva, la que esta contemplada por los artículos 1913,1929,1930,1931y1932, artículos en los cuales se señala expresamente a tres tipos de objetos causantes de daños: cosas, animales y edificios.

Particularmente, la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva se encuentra encabezada por la idea contenida en el artículo 1913 al disponer que "cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, esta obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a

no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

En este sentido, el jurista Rafael Rojina Villegas[23] manifiesta que para redactar el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, los legisladores mexicanos se inspiraron en el artículo 404 del Código Civil de la Unión Soviética, que conjuntamente con el artículo 403 de dicho Código regulan a la responsabilidad objetiva, estableciéndo este último artículo que "el que hubiese causado un daño o otra persona o aun bien ajeno, queda obligado a resarcir el perjuicio correspondiente; quedará librado de dicha obligación si probase que no pudo impedir el daño o que tuvo el derecho de causarlo, o que el daño se produjo intencionalmente por negligencia inexcusable de la propia víctima.

El artículo 404 dispone "las personas o Instituciones cuyas actividades implican un considerable peligro para los demás, por ejemplo, los ferrocarriles, tranvías, empresas manufactureras e industriales, vendedores de materias inflamables, guardianes de animales salvajes, constructores de edificios y otras instalaciones, responderán de los perjuicios causados, sino probasen que el daño se produjo por fuerza mayor, intención o negligencia inexcusable de la propia víctima".

El artículo 404 de la Unión Soviética, señala el principio general de la responsabilidad que nace del ejercicio de una actividad que constituya un peligro para los demás miembros de la sociedad; principio que es aceptado por el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, pero difiere del artículo 404 Soviético, al suprimir a la fuerza mayor como una causa de liberación de la responsabilidad motivada por el uso de cosas peligrosas.

De igual forma, la responsabilidad objetiva se encuentra establecida en el Código Civil del Distrito Federal, en el artículo 1932, al señalar que los propietarios de cualquiera de las cosas enumeradas en dicho precepto serán responsables por los daños que lleguen a ocasionar con las mismas.

También se encuentra establecida esta responsabilidad en los artículos 1930 y 1931 al establecer la obligación de reparar los daños que se causen por parte del dueño de un animal, o la responsabilidad del dueño de un edificio que con su ruina cause algún daño, o la responsabilidad que regula el artículo 1933 cuando señala que los jefes de familia son los obligados a reparar el daño que se cause por los objetos o cosas que se arrojen a cayeren de su casa.

---

[23] Rafael Rojina Villegas. "Derecho Civil Mexicano". 3a. ed. Tomo V, Volumen II, Editorial Porrúa, s.a., México, 1976, págs. 65 y 67.

De todo ello entendemos, que tanto en el Código Civil de la Unión Soviética como en el Código Civil del Distrito Federal, se señala que para la existencia de la responsabilidad objetiva, no se requiere que haya culpa o dolo, ni que se obre ilícitamente por parte de quién hace uso de los mecanismos, instrumentos o cosas peligrosas que lleguen a causar un daño, basta simplemente que el daño se produzca por el hecho lícito de utilizar o emplear esas cosas peligrosas, para que se genere la obligación de reparar el daño por parte del propietario o de quien las utilice.

CAPITULO II

LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.

A) DOCTRINAS.

Los esfuerzos realizados por la doctrina para ofrecer una explicación de la responsabilidad civil basada en el riesgo, no han encontrado uniformidad, razón por la cual existen diversas teorías que tratan de explicar a la responsabilidad objetiva; por lo tanto, para poder conocer en sus líneas principales a la teoría de la responsabilidad basada en el riesgo, abordaremos en un primer término, la parte de la doctrina que únicamente tiende a negar a la culpa como elemento constitutivo de la responsabilidad civil; en segundo término, abordaremos a la parte de la doctrina que además de negar a la culpa como elemento de la responsabilidad civil, ha intentado construir ideas o principios para exponer las bases de la responsabilidad objetiva.

Por lo que respecta a la parte de la doctrina que niega a la culpa como elemento constitutivo de la responsabilidad civil, señalan los Mazeaud[1] que todos los que se suman a la teoría del riesgo admiten su parte negativa, es decir, niegan a la culpa como el elemento constitutivo de la responsabilidad civil, y por lo tanto no establecen una distinción entre los hechos culposos y los no culposos, ya que lo único que afirman es que la responsabilidad debe de ser exigida, sin que haya que preocuparse de determinar si el autor del acto dañoso ha obrado bien o mal; ahora bien, en la negación que se hace de la culpa como elemento de la responsabilidad civil, existen diversas tendencias que se han invocado a favor de la teoría del riesgo:

En primer lugar, citaremos a las tendencias de orden filosófico y las cuales proceden através de las grandes deformaciones que ha sufrido la filosofía positivista y el materialismo histórico; por lo que en esta tendencia, algunos juristas al suprimir el elemento de la culpa en la responsabilidad civil, se empeñan en encontrar en los conflictos de derecho sólo patrimonios en presencia, eliminando a la persona que piensa, a la persona que posee una alma y una conciencia, y así sólo pretenden materializar el derecho civil, arrojando por la borda el lado psicológico del derecho; sin embargo eso no tiene sentido, ya que un patrimonio, que es un conjunto de cosas materiales, no puede incurrir en culpa, no puede transgredir una regla de conducta, no puede obrar bien o mal, porque los únicos que pueden realizar una actividad que transgrede una norma de derecho, obrar bien o mal o incurrir en culpa, son las personas capaces, por lo tanto suprimir a la persona es suprimir a la culpa.[2]

---

[1] Henri y León Mazeaud, y André Tunc. Op. Cit. Tomo I. Pág. 3.
[2] Ibidem. pág. 4.

Otra tendencia muy cercana al positivismo y al materialismo histórico, deriva de las mismas fuentes filosóficas, y tiende a eliminar a la culpa mediante la idea de la socialización del derecho, esta tendencia se negaba a ver a la persona humana como el fundamento del derecho, al establecer que el hombre tanto como individuo no cuenta, no existe sino sólo en sociedad, por lo tanto, se indicaba que el derecho no puede preocuparse sino sólo de la sociedad y tiene por misión asegurar su desenvolvimiento, haciendo que ceda ante el interés general el interés de la minoría; en consecuencia, en esta tendencia no se trataba de averiguar cuando se había causado un daño, si su autor había o no incurrido en culpa, sino de saber si el interés social exigía su reparación.

Existía otra tendencia que en nombre de la moral y de la equidad, señalaba que cuando se había causado un daño y existía culpa de su autor, no había duda para exigirle a éste que reparará el daño; pero cuando se causaba un daño y no había culpa por parte del autor del mismo, la doctrina clásica dejaba para la víctima en una forma por demás injusta e inequitativa todo el peso del daño ocasionado; razón por la cual esta tendencia señalaba que era más equitativo y justo, que las consecuencias dañosas de un acto recayeran sobre el que lo había producido, y no sobre la víctima que sólo había realizado un papel pasivo en el acto, motivo por el cual sólo dependía del autor del daño y no de la víctima, que no se realizará el acto dañoso; por lo tanto, limitar la responsabilidad al ámbito de la culpa individual del autor del daño, es infringirle una pérdida a aquél puramente pasivo, por lo que en ese sentido, la justicia exige que cada cual soporte las consecuencias de sus actos".[3]

Asimismo, dentro de esta parte de la doctrina, existió también la tendencia de la escuela histórica, que manifestaba en un primer instante, que el derecho como la historia, seguía una evolución que se imponía a todos, hasta a el mismo legislador, por lo tanto, si se había ido ahondando através de la historia la separación entre la responsabilidad civil y la responsabilidad penal, entre la pena y la reparación; de igual forma, había llegado el momento de separar a la culpa de la responsabilidad civil, por lo que seguir exigiendo la culpa como elemento de la responsabilidad civil, es contrarrestar el movimiento evolutivo del derecho, y al suprimir a la culpa, se secunda a la evolución del derecho.

En un segundo instante, esta tendencia llegó a establecer que el derecho era el producto del ambiente social, y por eso esta sometido al medio social, con la ley general de la evolución.

---

[3] Josserand, Cit. por Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op. Cit. pág. 5.

Algunos de los juristas que propusieron esta tendencia de la doctrina de la responsabilidad objetiva o de los riesgos, fueron Sagviny y Josserand, quienes establecian que la modificación o evolución del derecho radica en que la misma intensidad de la vida, la multiplicidad de relaciones humanas, las transacciones jurídicas. la frecuencia de los riesgos generados por la industrialización y el maquinismo, así como la insuficiencia de una concepción que había sido trazada para pueblos individualistas y cuya vida social estaba poco desarrollada; producían como consecuencia lógica que la antigua noción de culpa se tornará anticuada e inoperante, y en razón de ello, había que ir haciéndole un sitio a la teoría del riesgo creado; ya que los riesgos creados cada vez eran más grandes y numerosos, para no obligar a asumirlos a aquéllos que los originan.[4]

Por lo que respecta a la parte de la doctrina que pretendió establecer construcciones en las cuales fundar a la teoría del riesgo, y no solamente negar a la culpa como elemento esencial de la responsabilidad civil, podemos señalar que se han elaborado diversas tendencias, entre las cuales señalamos las siguientes:

La Teoría del Riesgo, la cual fue esbozada por Saleilles y definida por Josserand, esta tendencia tuvo un origen más pragmático que dogmático, ya que su finalidad fue la de dar solución al problema de los daños producidos con motivo de los accidentes de trabajo.

En esta tendencia se expresa que quién se sirve de cosas que por su naturaleza o modo de empleo generan riesgos potenciales para terceros, debe de responder por los daños que ellas originen; así pues, esta teoría pone atención en el hecho de que alguien que realiza una actividad que crea un riesgo, debe de soportar los resultados dañosos que esa actividad genere hacia los terceros; asimismo, esta tendencia señala que las actividades generadoras del daño son lícitas, pero que crean un riesgo potencial, cuando se traduce de manera efectiva en un detrimento, por lo que se produce la obligación de indemnizar por los daños y perjuicios causados.[5]

La doctrina del Riesgo Beneficio, la cual gira en torno a la idea de beneficio o provecho al establecer que, quién introduce en una comunidad una cosa riesgosa o realiza una actividad de esa índole, obteniendo un benéfico, debe de soportar como contrapartida, las consecuencias dañosas que se produzcan.

---

[4] Josserand, Cit. por Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op. Cit. Pág. 7.

[5] Cfr. Ramón Daniel Pizarro. "Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas". Editorial Universidad, Argentina, 1983, Pág. 37.

El jurista brasileño Alvino Lima[6] señala que todo aquel que se aproveche de los beneficios que sus actividades le proporcionan, debe inversamente soportar los males originados por esas actividades; de lo anterior, podemos expresar, que el fundamento de esta doctrina sería el Ubi emolumentum ibi onus, es decir, que quién obtiene un provecho o beneficio con sus actividades, debe de soportar las cargas que éstas le generen.

Para los Mazeaud[7], cuando se habla de provecho dentro de esta doctrina, se habla de un término muy restringido, ya que se toma en el sentido de que, quién se aprovecha es aquél que especula económicamente, el que al crear para los otros un riesgo, crea para sí mismo una fuente de riqueza; por lo que esta tesis del provecho restringe considerablemente el campo de aplicación de la teoría del riesgo, ya que sólo se señalan como responsables dentro de la misma a aquellos que sin haber cometido ninguna culpa, obtienen algún provecho de una explotación, pero entonces surge la pregunta de como explicar que los principios de la responsabilidad no sean los mismos para todos.

Sin embargo, en opinión del jurista argentino Ramón Daniel Pizarro, esta doctrina del provecho que en un primer momento asumió un contenido rígido y de orden económico, fue flexibilizándose de manera gradual a punto de comprender cualquier tipo de utilidad o ventaja, aun carente de todo contenido especulativo, lo que podría llamarse riesgo beneficio.[8]

La doctrina del Acto Anormal, la cual en opinión de varios juristas, entre ellos los Mazeaud[9], acude a una construcción inaceptable, ya que señala esta doctrina que al incorporar a la comunidad un riesgo, no se debe responder por las consecuencias perjudiciales de todos los actos o hechos que se deriven del mismo, sino solamente por aquéllos de carácter excepcional resultantes de una actividad fuera de lo normal; y se considera acto anormal dentro de esta doctrina, aquél que para un tipo social dado y considerado en una fase determinada de su desarrollo, se produce en el promedio de las sociedades de esa clase y en la fase correspondiente de su evolución.

Ripert que es señalado por los Mazeaud, como el primer autor en esbozar esta doctrina pensaba que el acto comprendido dentro de los límites legales comprometía, no obstante la responsabilidad de su autor, que por aprovechar los beneficios de su derecho debía soportar los riesgos del mismo; por lo tanto, el titular de un derecho no podía ser considerado como el autor responsable, sino no había obrado según las condiciones

---

[6] Citado por Ramón Daniel Pizarro. Op. Cit. Pág. 39.
[7] Cfr. Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op. Cit. Pág. 10.
[8] Vid. Ramón Daniel Pizarro. Op. Cit. Pág. 40.
[9] Vid. Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op. Cit. Pag. 8.

normales de su época y de su ambiente, en tal virtud, la irresponsabilidad esta creada, no por el ejercicio del derecho, sino por el hecho de que no se obra en las condiciones normales de su época y de su ambiente.

Esta tesis ha tenido diversas criticas muy importantes, las cuales a simple vista demuestran la inoperancia de la misma, entre las más importantes señalamos a las siguientes:

En primer lugar, se le critica a esta tesis que averiguar si un acto es normal o anormal, es sencillamente preguntarse si su autor ha cometido o no una imprudencia, lo cual se considera que es una aproximación a la idea de culpa; una segunda crítica, es la que señala que la idea de esta tesis es un criterio limitativo, ya que convierte a la doctrina del riesgo en una situación de excepción; por último, es inaceptable la teoría del acto anormal, ya que en la mayoría de los casos es normal que las cosas riesgos obedezcan a una actividad que es normal y que no tiene nada de extraordinario.

Ahora bien, ya que estamos señalando las doctrinas que fundamentan o sirven de base a la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, indicaremos en una forma muy general, la replica que ha hecho el jurista argentino Ramón Daniel Pizarro, a las objeciones que se han formulado en contra de la teoría del riesgo y las cuales dividimos en cinco partes:

1.- Suele señalarse la necesidad de la culpa como requisito genérico de la responsabilidad civil, originando ésta un principio de justicia con respecto al responsable; sin embargo, la necesidad de una culpa como único fundamento de la responsabilidad civil, debe de ser descartada, ya que en la teoría del riesgo la obligación de indemnizar se orienta principalmente hacía la víctima que es quién tiene derecho a ser indemnizada, y no al autor del daño.

2.- Se ha dicho que el postulado que reza "no hay responsabilidad sin culpa" ampara a los inocentes y les asegura que mientras mantengan esa posición, no serán posibles de sanción alguna; tal parece que en esta concepción la única persona a la cual puede hacerse referencia en cuanto a la inocencia o culpabilidad, es el agente que causa el daño, quedando al margen la víctima que es tan inocente como aquél, y sin embargo la víctima es la que debe de soportar el menoscabo; pero en la teoría del riesgo creado no se busca sancionar al responsable, sino de reparar el daño causado a la víctima, por lo tanto, no importa la idea de culpa, sino brindar protección a otro inocente que se ha visto afectado por el hecho de una cosa riesgosa que esta bajo la guarda de otro, que se servía de ella y la empleaba útilmente.

3.- Se ha sostenido que para la teoría del riesgo creado sólo interesa la mera relación causal, estando la obligación de reparar desprovista de todo factor de atribución; sin embargo, es falso, pues omite formular toda consideración en torno al factor de atribución que rige al riesgo creado, ya que el carácter riesgoso o no de la cosa o actividad que produce el daño, debe de ser valorado desde la causalidad adecuada antes y no después de que se produce el daño, por lo tanto, la relación de causalidad aparece entre el hecho riesgoso y el daño al momento de producirse éste, y que es riesgoso en sí mismo y no porque se haya originado un perjuicio.

4.- Se sostiene que desde el punto de vista teórico, no son compatibles la responsabilidad por culpa y la responsabilidad por el riesgo creado, sin embargo, tanto en la doctrina como de la actividad normativa, se advierte la tendencia a la normal coexistencia de la culpa y el riesgo creado como los elementos de la responsabilidad civil; la culpa continua rigiendo un ámbito importante de la responsabilidad civil, como la proveniente de los actos ilícitos y la responsabilidad contractual; y el riesgo creado en materia de daños causados por el hecho de las cosas o por el ejercicio de ciertas actividades que son esencialmente peligrosas.

5.- Suele atribuirse a la doctrina del riesgo creado un espíritu materialista, en el cual el hombre en tanto individuo no cuenta, ya no existe, sino la sociedad, y el derecho sólo se ocuparía de ésta, ya que la teoría del riesgo creado ha eliminado a la persona con alma y voluntad, pese a que el derecho debe de estar destinado y orientado hacia ellas, de esta forma, en el sistema de la culpa del responsable, se toma al individuo en cuenta en cuanto tal; sin embargo, se pierde de vista que en la teoría del riesgo creado, se toma en cuenta no solamente la situación del agente o responsable, sino también la de la víctima a quien se le ocasiona el daño, por lo tanto, se establece que no se trata de eliminar a la persona con alma y voluntad, y sustituirla por la noción de sociedad, sino que cuando se habla de responsabilidad por riesgo de socialización de daños, se procura dotar a la víctima de una protección adecuada, prescindiendo para ello del elemento subjetivo llamado culpa.[10]

Para concluir este apartado, nos adherimos a la opinión del jurista argentino Ramón Daniel Pizarro, al considerar que la correcta formulación de la Teoría del Riesgo Creado debe de ser realizada sobre la base de la llamada doctrina del riesgo creado, es decir, en su formulación más amplia y genérica; ya que quién introduce en el medio social un factor generador de riesgos potenciales para terceros, se beneficie o no con ellos, debe de soportar los detrimentos o daños que ocasionen; en razón de que esto es una consecuencia justa y razonable del daño causado, el cual provoca un desequilibrio en el medio social y pone en juego el mecanismo de reparación.

---

[10] Ramón Daniel Pizarro. Op. Cit. Págs. 173-183.

Asi como en otro tiempo se sostuvo que el hombre debia responder solamente de sus actos culposos, hoy es razonable pensar que también deba reparar los daños que son fruto de una actividad riesgosa , sea la misma normal o anormal, le reporte o no un beneficio de cualquier índole.[11]

En consecuencia, el verdadero fundamento de la teoría del riesgo y su razón de ser, es brindar a la víctima una razonable protección, sin detenerse en la situación del responsable, ya que el principio es que, quién introduce un riesgo en la comunidad debe de soportar sus consecuencias, se beneficie o no del mismo, pues su obligación de reparar el daño no surge del provecho que pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que posteriormente produjo el daño.

B) ELEMENTOS DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.

En la responsabilidad civil objetiva se parte de la relación causal entre el hecho y el daño, es decir, el uso de cosas peligrosas, y el daño producido; a esta teoría se le ha denominado de la responsabilidad objetiva, para distinguirla de la responsabilidad subjetiva, en la cual existe el elemento personal o subjetivo que es la culpa o dolo del autor del daño, en cambio en la responsabilidad objetiva, no es necesario el elemento de la culpa o dolo, sino sólo se considera el uso de cosas peligrosas y que las mismas causen un daño.

En este sentido, Rafael Martínez Alfaro al estudiar a la responsabilidad objetiva, en su obra titulada Teoría de las Obligaciones, señala en su página 161, que se debe de entender por usar cosas peligrosas, el sólo hecho de poseerlas independientemente del motivo por el cual se usaron, o de que el causante del daño sea persona distinta al dueño de la cosa.

A esta teoría de la responsabilidad civil objetiva, se le conoce también con el nombre de teoría del riesgo creado el cual fue propuesto por Ripert,[12] y señala la misma, que cuando se origina un daño por el ejercicio de una actividad peligrosa o por el empleo de cosas peligrosas que hacen nacer un riesgo para los demás, el responsable debe de pagar el daño ocasionado, por lo tanto, toda actividad que crea un riesgo para los demás, hace responsable al autor de los daños, sin necesidad de que exista el elemento subjetivo de la culpa o dolo.

---

[11] Ibid. Pág. 44.

[12] Cit. por Rafael Rojina Villegas. "Derecho Civil Mexicano". Tomo V, Volumen II. 4a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México, 1981, Pág. 69.

Asimismo, el jurista Rafael Rojina Villegas opina que, es un principio de justicia exigir la reparación del daño, aun cuando ésta sea mínima, cuando se cause un daño sin que medio dolo o culpa, ya que de lo contrario, se arrojaría la totalidad del perjuicio sobre la víctima, que es tan inocente como el causante del daño, en el supuesto de que éste no hubiera procedido con dolo o culpa, pero con la diferencia de que el daño se produjo como consecuencia de una actividad lícita; por lo mismo, se debe de partir del principio de que todo hombre debe de ser responsable ante las consecuencias dañosas de sus actos aun siendo lícitos, y sin que exista dolo o culpa de su parte.[13]

Por otro lado, el citado jurista Rafael Rojina Villegas señala que toda responsabilidad civil, supone que se cause un daño ya sea que exista el elemento de la culpa o dolo, o mediante el uso de cosas peligrosas, para que al producirse el daño el autor del mismo este obligado a repararlo. Asimismo, expresa que se deben de establecer los modos o formas de reparar el daño, dependiendo de que el mismo provenga de un hecho ilícito o por el uso de cosas peligrosas.

Por lo que señala en primer lugar que para el caso de que el daño provenga de un hecho ilícito, deberá de existir una indemnización total de los daños causados, no sólo a las cosas, sino también a las personas. En segundo lugar, para el caso de que el daño provenga del uso de cosas peligrosas, opina que en la indemnización de ese hecho lícito, ya no se puede considerar un criterio sano de justicia que la reparación sea total, por lo que señala que, partiendo de la licitud del hecho y del principio de que todo aquél que causa un daño debe de repararlo, y considerando que no hubo culpa o dolo por parte del autor del mismo, expresa que la reparación debe de ser parcial.

También expresa que para la reparación del daño, se debe de considerar si las cosas peligrosas causantes del mismo cumplen un servicio público o son simplemente para beneficio personal del usuario, indicando que en el primer caso, la reparación debe de ser menor que en el segundo, porque los daños deben de reportarse entre el público en general, que esta beneficiándose y el empresario o dueño de la cosa, en cambio en el segundo caso, la reparación parcial debe de ser mayor, porque exclusivamente el uso de la cosa beneficia al dueño de la misma.[14]

Nuestra postura es contraria a la señalada por el jurista antes citado, toda vez de que el mismo, al tratar de establecer dos modos de reparar el daño mediante una indemnización ya sea total o parcial, pasa por alto el principio de que no puede haber normas especiales las cuales se apliquen sólo a unos sujetos de derecho.

---

[13] Ibid. Pág. 119.
[14] Cfr, Rafael Rojina Villegas. Op. Cit. Págs. 78 y 119.

Por otro lado, no podemos estar de acuerdo con esta postura porque la misma no considera el principio de donde parte la responsabilidad objetiva, que señala que quién introduce un riesgo en la comunidad debe de soportar sus consecuencias, se beneficie o no del mismo, pues su obligación de reparar el daño no surge del provecho que pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que posteriormente produce el daño.

Tampoco el citado jurista al momento de externar su opinión sobre la indemnización que se debe de otorgar como medio de reparar los daños ocasionados, toma en consideración que para la responsabilidad objetiva el verdadero fundamento de la teoría del riesgo y su razón de ser, es brindar a la víctima una razonable protección, sin detenerse en la situación del responsable; por lo tanto, nosotros consideramos que la indemnización que se otorgue como reparación por los daños ocasionados por el uso de cosas peligrosas, debe de ser total y no parcial como propone el citado jurista.

Por lo que respecta a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil objetiva, estos se encuentran establecidos en el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, que señala a los siguientes:

a) Uso de cosas y substancias peligrosas por sí mismas o por su naturaleza;
b) Que se cause un daño, aunque no se obre ilícitamente;
c) Que exista relación entre el uso de las cosas o substancias peligrosas y el daño causado, y
d) Que no exista culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

En este sentido, la doctrina ha establecido como los elementos constitutivos de la responsabilidad civil objetiva o teoría del riesgo creado a los siguientes:

a) Que se use un mecanismo o substancia peligrosa;
b) Que se cause un daño;
c) Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño, y
d) Que no exista culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Al respecto, Nuestro Máximo Tribunal, ha señalado como elementos constitutivos de la responsabilidad civil objetiva, los que se precisan en la siguiente jurisprudencia:

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA. ES INDEPENDIENTE DE LA CULPABILIDAD DEL AGENTE.-

Para que proceda la indemnización a causa del daño producido por el uso de instrumentos peligrosos, no se requiere la existencia de un delito y ni siquiera la

ejecución de un acto civilmente ilícito, pues lo único que debe probarse es que el daño existe, así como la relación de causa a efecto. Los elementos de la responsabilidad objetiva son: 1.- Que se use un mecanismo peligroso. 2.- Que se cause un daño. 3.- Que haya una relación de causa a efecto entre el hecho y el daño, y 4.- Que no exista culpa inexcusable de la víctima.

Sexta época, Cuarta Parte:

Vol. II, Pág. 166.- A.D. 1324/56.- Juan Palomares Silva.- 5 votos.

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

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

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

Vol. XL, Pág. 168.- A.D. 3010/59.- Pedro Santillán Diaz.- Unanimidad 4 votos."

Ahora bien, ya que han quedado establecidos por la ley, la doctrina y la jurisprudencia, todos y cada uno de los elementos constitutivos de la responsabilidad civil objetiva, analizaremos el alcance de cada uno de ellos.

1.- Cosa Peligrosa.

Este primer elemento de mecanismo o cosa peligrosa, surgió como consecuencia del maquinismo, de los adelantos científicos, y en general, de toda la evolución mundial en el orden económico e industrial, y a efecto de actualizar la forma de reparar los daños causados por las cosas peligrosas independientemente de la existencia de culpa o dolo, ya que casi siempre quién soportaba los daños era la víctima, por la imposibilidad de probar la culpa del autor del daño, lo que era el elemento esencial de la responsabilidad civil, hasta antes del nacimiento de la teoría del riesgo creado o responsabilidad objetiva.

La teoría del riesgo creado o responsabilidad objetiva, dio lugar a que la jurisprudencia francesa analizará la posibilidad de que existieran cosas peligrosas en sí mismas; llegándose a la conclusión de que las cosas no pueden ser peligrosas en sí mismas, que siempre será necesario la intervención del hombre para hacerlas funcionar, para ponerlas en movimiento o para que conduzcan la energía, y sólo entonces, adquieren la peligrosidad que se les atribuye, de tal forma, que sólo ciertas substancias explosivas pueden ser peligrosas por sí mismas, pero que aun ellas, requieren determinadas causas para que sean peligrosas.

Por lo anterior, podemos señalar que para la jurisprudencia francesa, no existen las cosas peligrosas en sí mismas, siempre requerirán de la intervención del hombre para adquirir la peligrosidad que conllevan en su funcionamiento.[15]

De igual manera, el citado jurista mexicano Rafael Rojina Villegas expresa que dentro del término "cosas peligrosas", se comprenden los mecanismos, aparatos o substancias que por su naturaleza pueden crear un riesgo para la colectividad, y por lo que se refiere a su peligrosidad, ésta debe apreciarse tomando en cuenta la naturaleza funcional de la cosa, es decir, que la cosa se considera peligrosa en tanto este funcionando para lo cual fue creada.

Así también, señala que pueden existir cosas peligrosas por sí mismas, pero esto ocurrirá solamente con las substancias explosivas o inflamables, que por efectos independientes de su funcionamiento, se convierten en substancias peligrosas; exceptuando este caso, el citado jurista coincide con la jurisprudencia francesa, al señalar que, en general todos los mecanismos, instrumentos, aparatos o cosas, son peligrosos, en tanto estén funcionando de acuerdo a su naturaleza para lo que fueron creados.[16]

Por otra parte, el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal distingue dos tipos de cosas peligrosas: en primer lugar, las cosas consideradas peligrosas por sí mismas; en segundo lugar, las cosas consideradas peligrosas por la velocidad que desarrollan, por la corriente eléctrica que conduzcan, por su naturaleza explosiva o inflamable, o por cualquier otra causa análoga.

Se ha entendido a este precepto, en el sentido de que la cosa se convierte en peligrosa, en tanto cumpla con la función para la cual se creo, es decir, que la cosa realice su naturaleza funcional; sin embargo, dicho precepto no deja de lado a las cosas que por sí mismas o por su naturaleza originan un riesgo, las que en opinión del jurista Rafael Rojina Villegas, podrían ser las substancias explosivas o inflamables que por factores independientes a su naturaleza (como el clima, calor, humedad, etc.) crean un riesgo, ya que debido a su naturaleza, por sí solas son peligrosas, y aunque se obre diligentemente en su uso, pueden producir daños para los demás; asimismo, dentro de las cosas consideradas como peligrosas en sí mismas e independientemente de su funcionamiento, podemos señalar a las que se encuentran reguladas por el artículo 1932 del Código Civil del Distrito Federal.

---

[15] Vid. Rafael Rojina Villegas. "Compendio de Derecho civil". 18a, ed., Tomo III, Editorial Porrúa, s.a., México, 1983, Pág. 277.
[16] Ibid. Págs. 276-278.

Indudablemente consideramos, que aunque el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, menciona expresamente como peligrosos los mecanismos, instrumentos y aparatos que desarrollan gran velocidad o conducen energía eléctrica, o a las substancias de naturaleza inflamable o explosiva; consideramos que no con ello dicho precepto pretende agotar la enunciación de las cosas consideradas peligrosas por sí mismas o por su naturaleza, ya que de hacerlo así, la lista de las cosas que enuncia el citado precepto, tendría invariablemente que modificarse constantemente, debido a los nuevos descubrimientos científicos que crearían nuevas cosas consideradas peligrosas, o en su caso, se tendría que excluir de esa lista, a las cosas que dejarán de ser peligrosas.

Razón por la cual, el citado precepto deja abierta la posibilidad de incluir dentro de las cosas consideradas peligrosas, a todas aquellas cosas de naturaleza análoga a las que expresamente señala; en tal virtud, y como lo señala Francisco H. Ruiz[17] no debe de darse una interpretación restrictiva al artículo 1913 y pretender que solamente son cosas peligrosas, las cosas que expresamente menciona.

2.- Daño.

La existencia de un daño es la condición Sine Quanon de la responsabilidad civil, ya que sino existe la producción de un daño, no puede existir la obligación de repararlo, porque no se puede reparar lo que no se ha dañado, por tal motivo, tanto en la responsabilidad objetiva, como en la responsabilidad subjetiva, el elemento daño es imprescindible, y así ha sido considerado por la ley y la doctrina.

En este sentido, el tratadista Rafael Rojina Villegas considera que el daño debe de ser real o cierto, y no simplemente hipotético o posible, además de que el daño debe de ser susceptible de valoración pecuniaria.[18]

Ahora bien, el daño ocasionado por el uso de cosas peligrosas o por actividades que generan un riesgo para terceros, sin que exista culpa por parte del autor del mismo, puede ser de carácter patrimonial o de carácter moral.

El daño patrimonial, de acuerdo con lo que disponen los artículos 2108 y 2109 del Código Civil del Distrito Federal, implica todo menoscabo, detrimento o disminución sufrida en el patrimonio de la víctima, asimismo implica el perjuicio, que es considerado, como la privación de cualquier ganancia lícita que la víctima del daño

---

[17] Cit. por Rafael Rojina Villegas."Derecho Civil Mexicano". 4a. ed., Tomo V, Volumen II. Editorial Porrúa, s.a., México, 1981. Pág. 67.
[18] Cfr. Rafael Rojina Villegas."Derecho Civil Mexicano..." Pág. 153.

debió de haber obtenido, y no obtuvo como consecuencia del hecho que le produjo el daño.

Se considera como daño moral, a toda afectación o lesión que sufre la víctima del hecho que origina el daño, en sus valores intrínsecos o sociales, en el honor, la honra, los sentimientos, afectos, afecciones, creencias, y todos aquéllos que expresamente señala el artículo 1916 del Código Civil del Distrito Federal.

Los Mazeaud al referirse al perjuicio en el daño moral han expuesto que, "el perjuicio sufrido puede ser según los casos, de naturaleza muy diversa; ora afecta a la víctima pecuniariamente y se traduce en una disminución de su patrimonio; ora por el contrario, no implica pérdida en dinero y la víctima se ve afectada moralmente, por ejemplo, en su honra o en sus afectos. En el primer caso, hay perjuicio material pecuniario o patrimonial; en el segundo caso, hay perjuicio moral o extrapecuniario o extrapatrimonial.

Así también, señalan que en los perjuicios morales existen dos categorías: los que hieren a un individuo en su honor, su reputación, su prestigio, entre otros; y por otro lado, los que lastiman la parte afectiva del patrimonio moral, que hieren a un individuo en sus afectos, por ejemplo, el dolor que se experimenta por la muerte de una persona querida".[19]

El tratadista Rafael Rojina Villegas, al referirse al tema de los elementos de la responsabilidad civil, y concretamente, al referirse al elemento daño, expone que existen dos criterios para distinguir los derechos patrimoniales de los no patrimoniales:

El primer criterio señala que cuando se causa un daño a los derechos patrimoniales, el daño será patrimonial, y habrá daño moral, cuando se cause un daño a los derechos no patrimoniales.

En el segundo criterio, se señala que el daño patrimonial consistirá en todo menoscabo o pérdida que sufra un patrimonio, así como la privación de toda ganancia lícita, cuando ello se deba a la violación de un deber jurídico de cualquier naturaleza y que cause el daño, y el daño moral consistirá en toda lesión a los valores espirituales de una persona originados de un hecho causante del daño.

---

[19] Vid. Henri y León Mazeaud y André Tunc. Op. Cit. Tomo II. Págs. 110 y 148.

Asimismo, señala, que la lesión a los valores espirituales de la persona pueden distinguirse entre los daños causados a los valores espirituales propiamente, como lo es el honor, la honorabilidad, la reputación, el prestigio, etc.; y el daño que se infiera a los sentimientos o afecciones del individuo.[20]

Por otro lado, en lo que respecta a la reparación que debe hacerse a la víctima de un daño, y para el caso a que se refiere a la indemnización para la víctima de un daño patrimonial, se establecen dos supuestos:

Primero, cuando los daños se causan a las cosas, se aplica la primera parte del artículo 1915 del Código Civil del Distrito Federal, que establece para el autor del daño una reparación total, por lo tanto, debe de repararse el daño causado ya sea restableciendo las cosas al estado que tenían hasta antes de ser dañadas, y no siendo posible esto, se hará el pago de daños y perjuicios en numerario, pero en ambos casos, la víctima tiene derecho al pago total del daño que se le ha ocasionado.

Segundo supuesto, se ha establecido en la segunda parte del artículo 1915, que en el caso de que el daño que se cause a las personas, se deberá de tomar como base para la reparación del daño las cuotas establecidas en la Ley Federal del Trabajo, y para calcular la indemnización, se tomará como referencia el cuádruplo del salario mínimo general vigente en la región en donde se actualice la hipótesis del daño, extendiéndose al número de días que para cada incapacidad señale la Ley Federal del Trabajo; en esta situación podríamos ubicar al jurista Rafael Rojina Villegas, cuando señala que la reparación del daño que se cause por el uso de cosas peligrosas debe ser parcial, y no total como cuando el daño se produce por un hecho ilícito.

Por lo que respecta a la indemnización que debe de otorgarse a la víctima como reparación del daño moral, Rafael Rojina Villegas ha considerado que cuando los valores espirituales de las personas han sido dañados, jamas podrán ser devueltos al estado que tenían antes de que se les causará el daño; por lo tanto, si se entiende a la reparación del daño en el sentido restringido que lo hace el artículo 1915 del Código Civil del Distrito Federal en su primera parte, es obvio que no podrá lograrse esta reparación en el caso de los daños morales.

Sin embargo, y toda vez de que no es posible el restablecimiento de la situación anterior al daño, la reparación del mismo consistirá en el pago de los daños y perjuicios causados, ya que no es posible lograr que las cosas vuelvan a su estado original, por ello sólo se concede a la víctima una satisfacción por equivalente, mediante el pago de una cantidad de dinero, para lo cual establece el artículo 1916 del citado Código Civil, que

---

[20] Cfr. Rafael Rojina Villegas. "Derecho Civil Mexicano..." Págs. 134 y 135.

el monto de dicha indemnización será determinado por el juez tomando en cuenta los derechos del lesionado, el grado de responsabilidad y la situación económica del responsable y de la víctima.

Asimismo, el citado jurista señala, que aunque este tipo de reparación se trata de una satisfacción o indemnización muy imperfecta y que jamás alcanzará la reparación total como sucede tratándose de daños patrimoniales, sin embargo sería más injusto, que ante la imposibilidad de alcanzar el resultado de la reparación, la víctima quedará desamparada al no lograr que se le indemnice el daño moral que se le ha causado, razón por la cual, es más justo y equitativo que para el caso de la reparación del daño moral, se entregue a la víctima una cantidad de dinero determinada por el juez, que dejar que la víctima sea la que soporte desamparadamente el daño que se le ocasione.[21]

3.- Relación entre cosa peligrosa y daño.

Es el vínculo causal, el origen o la razón que une al hecho concreto (uso de cosas peligrosas) y a la eventualidad dañosa (existencia o producción de un daño), por lo que, para que pueda considerarse como existente o actualizada la responsabilidad civil objetiva, es necesario que los daños y perjuicios (patrimoniales o morales) ocasionados a las víctimas, sean consecuencia inmediata y directa del uso de objetos, instrumentos, cosas, sustancias, peligrosas que por sí mismas o por su naturaleza hayan ocasionado el daño, para que el causante del mismo, el poseedor y/o el dueño de esas cosas peligrosas que ocasionen el daño, tengan la obligación de repararlo.

El tratadista Joaquín Martínez Alfaro, al hacer una interpretación del artículo 2110 del Código Civil del Distrito Federal, (precepto que se refiere al incumplimiento de las obligaciones), para aplicarla al caso de la responsabilidad objetiva, expresa que para que haya responsabilidad civil objetiva, es necesario un hecho causante (uso de cosas peligrosas) y un daño causado por ese hecho, es decir, que el daño que se produzca, sea consecuencia del uso o empleo de cosas consideradas peligrosas y que generan el riesgo potencial; por lo que entre el hecho y el daño debe de haber una relación de causalidad, pero esa relación debe ser inmediata y directa, o sea, que el daño sea una consecuencia necesaria, inmediata y directa del uso de las cosas peligrosas que lo producen o generan.[22]

---

[21] Rafael Rojina Villegas. "Compendio de Derecho Civil..." Págs. 303 y 304.

[22] Cfr. Joaquín Martínez Alfaro. "Teoría de las Obligaciones". 3a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México, 1993. Pág. 150.

En este mismo sentido se ha expresado Nuestro Máximo Tribunal, en la siguiente tesis jurisprudencial:

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA.-

Para que sea legalmente exigible la obligación de responder del daño causado por el empleo de mecanismos peligrosos, a que se refiere el artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, es necesario que se demuestre el nexo causal que entre la responsabilidad civil objetiva se forma automáticamente, entre el autor del hecho y la lesión, requisito que es elemento constitutivo de la acción y que, por tanto, debe ser justificado por el reclamante; de manera que aunque se admite que la utilización de un automóvil, es la actividad de un objeto peligroso por la velocidad que desarrolla y por la imperfecciones del tránsito, sin embargo, eso sólo no demuestra que la compañía propietaria del mismo, sea responsable por el atropellamiento causado con dicho vehículo, si éste no era guiado por un empleado de la misma compañía, sino por una persona que lo hizo sin autorización alguna.

Quinta Época: Tomo LXXVII, pág. 2134. García Maclovia y coags."

Por otro lado, en lo que se refiere a que no debe de existir culpa o negligencia inexcusable de la víctima de un daño ocasionado por el uso de cosas peligrosas, y a efecto de que éste puede ser susceptible de reparación por parte del autor del mismo, expresamos que es un elemento necesario dentro de la responsabilidad civil objetiva, porque es claro, que si existe culpa o negligencia de parte de la víctima del daño, no habrá lugar a exigir la reparación del mismo, por tanto, aunque exista el uso de mecanismos o cosas peligrosas, y exista el daño, así como el nexo causal; no se puede pensar que se de el caso de la responsabilidad objetiva, ya que faltaría la existencia del cuarto elemento de dicha responsabilidad, es decir, existe culpa o negligencia inexcusable de la víctima, razón por la cual no puede exigir la reparación del daño, ya que ella es la que con su negligencia o su culpa ha propiciado que se le cause el daño por las cosas peligrosas; de conformidad con lo que establece la última parte del artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal.

C) FUNDAMENTACION DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.

Consideramos que la obligación de resarcir los daños ocasionados por el uso de cosas peligrosas, tiene su fundamento en la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva, al señalar que quién realiza un actividad que crea un riesgo o utiliza cosas, mecanismos, instrumentos, aparatos, cosas, substancias o cualquier otra cosa análoga, que por sí mismas, por su naturaleza o por la velocidad que desarrollen o

la energía que conduzcan, generen un riesgo potencial, están obligados a reparar el daño que se llegue a causar con las mismas, independientemente de que exista o no culpa de su parte y de que se haya obrado lícitamente.

En razón de que por el sólo hecho de hacer uso de esas cosas peligrosas que generan un riesgo, y que producen algún daño, se da origen al deber jurídico de resarcir los daños que se hayan ocasionado a terceros, por la acción propia y efectiva de las cosas riesgosas.

Para el tratadista Joaquín Martínez Alfaro, el fundamento de la responsabilidad civil objetiva, esta en el razonamiento según el cual es justo que se repare el daño causado por la actividad que produce ventajas y daños, pues sería injusto que los terceros, sin obtener ventajas, sufran daños por las cosas que no utilizan; por lo tanto, es el dueño de las cosas quién debe reparar el daño, ya que así como la cosa perece para su dueño, también la cosa perjudica o beneficia al mismo, por lo que la responsabilidad objetiva viene a ser el precio que se paga por el beneficio que se obtiene al emplear cosas peligrosas.[23]

Ahora bien, desde el punto de vista del Derecho positivo la responsabilidad civil objetiva se encuentra fundamentada en nuestra Carta Magna, en La Ley Federal del Trabajo, en los diversos Códigos Civiles de los Estados de la Federación, y en el Código Civil del Distrito Federal, que es el que estudiamos en el presente trabajo.

En cuanto a la fundamentación de la responsabilidad objetiva en nuestra Carta Magna, así como en la Ley Federal del Trabajo, los tratadistas Ernesto Gutiérrez y González y Manuel Borja Soriano,[24] señalan que la idea de la responsabilidad civil objetiva, se encuentra ubicada en los casos de accidentes de trabajo y las relaciones del patrón con el trabajador, fundándose esta responsabilidad sobre la concepción de que, el riesgo de la empresa debe de ponerse a cargo de aquél que percibe de ella los principales beneficios, y que es la empresa misma, es decir, que todo riesgo que genere la empresa debe de ser a cargo de la misma, y en caso de que exista un daño a algún trabajador, aun sin que exista culpa de por medio, deberá de ser resarcido el mismo, por parte de la empresa; así pues, esta responsabilidad objetiva esta expresamente establecida en los artículos 123 apartado A fracción XIV de la Constitución Política Mexicana, y en los artículos del 472 al 514 de la Ley Federal del Trabajo.

---

[23] Vid. Joaquín Martínez Alfaro. Op. Cit. Pág. 163.
[24] Cfr. Ernesto Gutiérrez y González. Op. Cit. Págs. 791 y 792. y Manuel Borja Soriano. Op. Cit. Págs. 383 y 384.

Antes de pasar a establecer la fundamentación de la responsabilidad objetiva en el Código Civil del Distrito Federal, cabe manifestar que ésta es causada u originada por hechos que pueden ser tanto propios como ajenos, pero siempre empleando cosas o realizando actividades peligrosas, e independientemente de la existencia o no de culpa por parte del autor del daño y de que se haya o no obrado ilícitamente.

En este sentido, se entiende por usar cosas peligrosas, el sólo hecho de poseerlas independientemente del motivo por el cual se usaron, o de que el causante del daño sea persona distinta del dueño.[25]

Una vez hecha la anterior observación, podemos señalar que la responsabilidad objetiva se encuentra fundamentada en el Código Civil del Distrito Federal, principalmente en los artículos 1913, 1929, 1930, 1931, 1932 y 1933, estableciéndose en el primero de los preceptos citados que "cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

En este sentido, podemos observar que este artículo no establece que para la procedencia de esta responsabilidad, se requiera la existencia del elemento culpa o dolo de parte de quién hace uso de esas cosas peligrosas, basta con que éstas produzcan un daño, y que no exista culpa o negligencia de la víctima, para que el que las utilice resulte obligado a reparar el daño que ocasione.

El artículo 1932 establece la responsabilidad del dueño de las cosas por los daños causados en los siguientes casos:

I.- Por la explosión de máquinas, o por inflamación de substancias explosivas;
II.- Por el humo o gases que sean nocivos a las personas o a las propiedades;
III.-Por la caída de sus árboles, cuando no sea ocasionada por fuerza mayor;
IV.-Por la emanaciones de cloacas o depósitos de materias infectantes;
V.- Por los depósitos de agua que humedezcan la pared del vecino o derramen sobre la propiedad de éste;
VI.-Por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materias o animales nocivos a la salud o por cualquier causa que sin derecho origine algún daño.

---

[25] Cfr. Joaquín Martínez Alfaro. Op. Cit. Pág. 161.

Podemos observar que de los seis casos que enuncia este precepto, no son sino variantes o precisiones, que de no estar expresadas en este artículo, bien podrían entenderse comprendidas en el artículo 1913 antes citado.

El artículo 1929 determina que, "el dueño de un animal pagará el daño causado por éste...", por lo tanto, se establece que el dueño de un animal será responsable los daños que el animal cause, así como el dueño de una cosa, paga los daños que la misma origina. es decir, no existe razón para dar un tratamiento o regulación distinta, a los animales que han causado un daño, de la regulación que se les da a las cosas peligrosas causantes de un daño, ya que de lo que trata la responsabilidad objetiva, es dar una solución satisfactoria a los daños causados por cosas peligrosas o animales, sin que medie culpa del autor del daño o dueño del animal.

Asimismo, la parte final del citado artículo 1929 y el artículo 1930, precisan los casos en que el dueño del animal queda excento de la responsabilidad, al señalar que el dueño del animal no pagará el daño causado por éste, si probare cualquiera de las siguientes causas:

I.- Que lo guardaba y vigilaba con el cuidado necesario;
II.- Que el animal fue provocado;
III.-Que hubo imprudencia por parte del ofendido;
IV.-Que el hecho resulte de caso fortuito o de fuerza mayor.

El artículo 1930, dispone que, si el animal que cause el daño fuere excitado por un tercero, la responsabilidad será de éste y no del dueño del animal.

Es evidente que en estos casos no hay responsabilidad para el dueño del animal, ya que el animal no actúa como "cosa peligrosa por sí mismo", sino como instrumento del que se vale otro para actuar ilícitamente, en consecuencia, será responsable el que provoque al animal y no el dueño del mismo.

Por lo que corresponde a la responsabilidad objetiva regulada por el artículo 1931, señalaremos, que el mismo se refiere a que los daños ocasionados por un edificio, generan la responsabilidad objetiva, cuando el daño que se produce derive de causas inherentes al mismo y que no puedan ser superadas por el dueño del edificio, o que se demuestre que el daño que se origina tiene como causa directa la construcción del edificio.

El artículo 1933 establece la responsabilidad objetiva para los jefes de familia que habitan una casa o parte de ella, por los daños se causen por las cosas que se arrojen o cayeren de ella.

Del mismo modo, el jurista Joaquín Martínez Alfaro[26] señala que la responsabilidad objetiva, aparte de estar fundamentada en los artículos anteriormente citados, también se encuentra fundamentada en los artículos 1918, 1919, 1920, 1921, 1923, 1924, 1925 y 1928 del Código civil del Distrito Federal, preceptos que establecen la responsabilidad por los hechos o actos de terceros, pero que son aplicados en el caso de la responsabilidad objetiva, cuando estos terceros hacen uso de cosas peligrosas o realizan actividades peligrosas que causan un daño, independientemente de que exista o no culpa de su parte, y de que no hayan obrado ilícitamente.

La obligación de las personas responsables de esos terceros que causen el daño, se deriva por el hecho de estar éstos bajo el poder, guarda, custodia, vigilancia o bajo una relación de dependencia, de aquéllos que tengan que responder por el daño ocasionado, y los cuales pueden ser entre otros, las personas morales, los que ejerzan la patria potestad, los directores de colegios, los directores de talleres, los tutores, los maestros artesanos, los dueños y patrones de los establecimientos mercantiles, los jefes de casa o los dueños de hoteles y casas de hospedaje, y aun el mismo Estado.

Para terminar este apartado, citaremos que para el maestro Ernesto Gutiérrez y González, la responsabilidad objetiva, también se establece o fundamenta en los artículos 873, 885, 921, 927, 929, 930, 964, 1072, 1078, 1107, 1108, 2635 y 2654 del Código Civil del Distrito Federal, preceptos en los cuales se dispone que se deberá de responder por los daños ocasionados al realizar una conducta autorizada por la ley, pero que con ella se causa un detrimento patrimonial a terceros, por lo tanto, el daño que se ocasione al realizar o desplegar la conducta que autoriza la ley, deberá ser reparado por el que realiza la actividad autorizada por la ley.[27]

D) DIFERENCIA ENTRE RESPONSABILIDAD OBJETIVA Y RESPONSABILIDAD SUBJETIVA.

Aunque en ambos tipos de responsabilidad civil existe un mismo fin, que es el de reparar a la víctima el daño que se le haya causado, también existen diversas diferencias entre estos dos tipos de responsabilidad civil, así para estar en condiciones de poder establecer estas diferencias, enunciaremos los elementos constitutivos de cada una de ellas.

---

[26] Idem.
[27] Vid. Ernesto Gutiérrez y González. Op. Cit. Pág. 790.

Los elementos de la responsabilidad civil subjetiva son: la culpa, la existencia de un daño, el nexo causal entre la culpa y el daño, y que no exista culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Los elementos de la responsabilidad civil objetiva, como ya lo hemos visto son: uso de cosas peligrosas, que se cause un daño, relación causal entre el uso de las cosas peligrosas y el daño causado, y que no exista culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

De lo anterior podemos señalar, que a pesar de que para ambos tipos de responsabilidad se requieren como elementos constitutivos de las mismas, el daño, el nexo causal entre el hecho y el daño, así como la inexistencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima; podemos observar claramente que la diferencia entre la responsabilidad subjetiva y la responsabilidad objetiva, es el hecho causante del daño, es decir, para la responsabilidad subjetiva el hecho causante del daño como elemento esencial de la misma es la culpa, entendiéndose como tal a todo acto ejecutado con negligencia o descuido, falta de previsión, o bien, con la intención de dañar, en cuyo caso, esa culpa toma el nombre de dolo;[28] en cambio para la responsabilidad objetiva el hecho causante del daño como elemento esencial de la misma, es el simple uso de instrumentos, aparatos, substancias o cosas peligrosas en sí mismas o por su propia naturaleza, independientemente de que haya existido o no culpa por parte del autor del daño, y de que no se haya obrado ilícitamente.

Esta diferencia o fundamento de cada una de estas responsabilidades, es la que ha desatado mayor discusión entre los tratadistas de la materia, ya que algunos defienden a ultranza a la teoría tradicional o subjetiva, como la única que da origen a una indemnización por el daño que se cause, al señalar que sin culpa no puede existir responsabilidad, y por tanto, no puede existir la obligación de indemnizar a la víctima; por otro lado, existe la postura de los juristas que exponen la teoría del riesgo creado o de la responsabilidad objetiva, y señalan que por el simple uso de cosas peligrosas que causen un daño, el que hace uso de las mismas independientemente de que haya o no obrado ilícitamente y de que no exista culpa de su parte, esta obligado a reparar el daño que ha causado con el uso o empleo de esas cosas peligrosas.

Por otro lado, los principios en que se funda cada una de estas responsabilidades, señalan las diferencias entre las mismas; la responsabilidad subjetiva se funda en los principios de que: no existe la responsabilidad sin culpa probada o presumida del agente del daño; que el concepto de culpa se identifica con el comportamiento subjetivo caracterizado por la negligencia, impericia, imprudencia o dolo; sólo los actos culposos

[28] Cfr. Rafael Rojina Villegas. "Compendio de Derecho Civil..." Pág. 308.

pueden dar lugar a la reparación del daño causado; y que únicamente el sujeto culpable puede ser sancionado.

En cambio la responsabilidad objetiva, está basada en la idea o principio de que quién introduce en el medio social un factor generador de riesgo potencial para terceros, se beneficie o no con él, debe de soportar los detrimentos que con ello ocasione, ya que esto es una consecuencia justa y razonable por el daño que se cause, toda vez de que la obligación de repararlo, no surge del provecho que pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que ulteriormente produce el daño.

En este orden de ideas, podemos señalar que la responsabilidad subjetiva, puede originarse por la realización de un hecho considerado ilícito civil o de un hecho considerado ilícito penal, dando lugar ambos hechos, a reparar el daño que se haya causado.

Por lo que respecta al ilícito civil, este da lugar a la obligación de reparar el daño que se cause por un hecho ilícito intencional o imprudencial, es decir, es un hecho antijurídico y culpable, pero que no esta tipificado como delito por la ley de la materia, considerándose a este tipo de responsabilidad subjetiva, como una responsabilidad de carácter contractual (cuando se incumple una obligación previamente contraida), o excontractual (realización de un hecho que causa un daño y que se obliga a repararlo al causante del mismo, toda vez de que ha violado un derecho de otro); en cambio, en el ilícito penal, nace la obligación de reparar el daño que se ocasione por la realización de un hecho considerado como delito por la ley de la materia, es decir, el daño ocasionado es consecuencia de la comisión de un delito.

Por otro lado, la responsabilidad civil objetiva, es de origen excontractual, ya que no existe el incumplimiento de una obligación previamente establecida, ni tampoco exige para su actualización que se origine en la violación de una norma de carácter penal, sino que la misma surge como consecuencia del simple uso de instrumentos, aparatos, mecanismos, sustancias o cosas peligrosas por sí mismas o por su propia naturaleza que causen un daño.

Para el jurista Rafael Rojina Villegas, otra diferencia entre la responsabilidad civil objetiva y la responsabilidad civil subjetiva, es en lo referente a la indemnización que debe de otorgarse a la víctima como reparación del daño; señalando que para el caso de la responsabilidad subjetiva, la indemnización por el daño que se cause, debe de ser total, ya sea que el daño se haya inferido a las cosas o a las personas, toda vez de que en este tipo de responsabilidad ha existido la culpa por parte del autor del daño, es decir, actúo con impericia, imprudencia, negligencia o con dolo, por lo tanto la

indemnización debe de ser total, ya que en esto radica la sanción para el que procede ilícitamente.

Por lo que respecta a la indemnización que se debe de otorgar a la víctima de un daño causado por el uso de cosas peligrosas, señala que esta debe de ser parcial, ya que si bien es cierto que se debe de reparar el daño que se cause, también lo es que el mismo daño se origino de un hecho lícito, por lo tanto, un criterio sano de justicia, es que se indemnice parcialmente a la víctima.[29]

No podemos estar de acuerdo con el citado jurista por las siguientes razones: en primer lugar, el artículo 1915 del Código Civil del Distrito Federal, es muy claro al establecer en que debe de consistir la reparación del daño, indicando que debe ser el restablecimiento a la situación anterior del daño, cuando ello sea posible (caso en el que hablamos de una reparación total), o en el pago de daños y perjuicios (caso en el que hablamos de una reparación parcial), ya que por muy alta que pueda ser la indemnización que se otorgue por el daño ocasionado, ésta nunca podrá restablecer las cosas o las personas a la situación anterior al daño; estos dos tipos de reparación del daño son aplicables para ambas responsabilidades, razón por la cual, si aplicamos esto a lo señalado por el maestro Rojina Villegas, observaremos que en ambos tipos de responsabilidad civil la reparación del daño puede ser total o parcial por lo que respecta a las cosas, es decir, que cuando se indemniza restableciendo las cosas a la situación anterior al daño, tenemos que en ambas responsabilidades se trata de una indemnización total.

Ahora, cuando se refiere al daño ocasionado a las personas, en ambos tipos de responsabilidad, es imposible que se les restablezca a la situación anterior al daño, motivo por el cual se estará hablando en ambos tipos de responsabilidad de una indemnización parcial, ya que por muy alta que pueda ser la indemnización que se le entregue a la víctima de un daño, nunca se podrá restablecer a la persona a su situación anterior al daño.

En un segundo término, señala el citado jurista que en la responsabilidad objetiva cuando se produce un daño, éste debe de ser reparado parcialmente atendiendo a un criterio sano de justicia, y toda vez de que el daño se origina de un hecho lícito; sin embargo, nosotros consideramos que sería más injusto e inequitativo que parte de las consecuencias dañosas de un acto producido por el uso de cosas peligrosas recayera sobre el agente pasivo del daño, y a mayor razón, porque la víctima del daño no tenía medio alguno de poder evitarlo, mientras que para el autor del mismo si dependía de él poder evitarlo.

---

[29] Vid. Rafael Rojina Villegas. "Compendio de Derecho Civil..." Pág. 282-283.

Por tal motivo, consideramos que es más justo y equitativo que el autor del daño soporte totalmente las consecuencias que produzca con el uso de cosa peligrosas, y no que la víctima tenga que soportar una parte de la reparación, cuando ésta no tuvo ninguna culpa de que se le haya producido un daño.

E) PERSONAS OBLIGADAS A REPARAR EL DAÑO.

La teoría de la responsabilidad objetiva o riesgo creado, presenta la disyuntiva de precisar quién o quiénes son los obligados a reparar el daño originado o causado por el uso de cosas peligrosas, la idea original era que la responsabilidad concernía a la persona que tenía la vigilancia de la cosa, el que era su custodio, su guardián.[30]

En este sentido, el jurista argentino Ramón Daniel Pizarro, señala que en el derecho francés se establece en el artículo 1383 del Código Civil, que el responsable de los daños ocasionados por las cosas, es el guardián y no el propietario de las mismas, además señala que para precisar lo que se entiende por guardián existen diversos criterios:

1.- Criterio del provecho.- Para el que guardián de una cosa, es la persona que se aprovecha económicamente de ella "Ubi Emolumentum Ubi Onus".

2.- Criterio de la dirección material.- El que considera que guardián de la cosa, es aquél que tiene materialmente la dirección de la cosa.

3.- Criterio de la dirección jurídica.- Que señala que será guardián de una cosa, aquella persona a la que la situación jurídica le confiere un derecho de dirección relativo a la cosa.

4.- Criterio de la dirección intelectual.- El cual ha sido acogido tanto por la doctrina como por la jurisprudencia francesa, y señala que guardián de la cosa, es quién tiene el poder de dar ordenes relativas a la cosa, el poder de mando referente a ella, se trata de un poder de hecho, efectivo e independiente sobre una cosa, que se concreta en la facultad de dirección y control de la misma.[31]

---

[30] Cfr. Sergio T. Azúa Reyes. "Teoría General de las Obligaciones". Editorial Porrúa, s.a., México, 1993. Pág. 211.
[31] Vid. Ramón Daniel Pizarro. Op. Cit. Págs. 379-396 y 407.

En este sentido, al señalar que el guardián de la cosa es la persona que tiene de hecho un poder efectivo de vigilancia, gobierno y control sobre la cosa que ha resultado dañosa, el jurista argentino Llambias[32] ha sido el que ha enumerado como requisitos de la guarda a los siguientes:

1.- La tenencia material de una cosa.

2.- Un poder fálico de vigilancia, gobierno y control sobre la cosa dañosa, el que se ejerce con absoluta independencia del título o derecho que pueda tenerse sobre ella.

3.- El ejercicio de poder sobre la cosa es autónomo e independiente respecto de cualquier otra persona.

En este orden de ideas, el jurista Ramón Daniel Pizarro, sostiene que en el derecho argentino se considera como responsable del daño causado por el uso de las cosas peligrosas, tanto al propietario como al guardián de la cosa con la que se cause el daño, y fundamenta su afirmación en el artículo 1113 del Código Civil Argentino, del cual indica que es muy claro al respecto, al hacer mención expresa al dueño y al guardián de la cosa como responsables del daño, sin mencionar en ningún momento al agente o autor material del hecho.

Para este jurista, al producirse un daño con una cosa, se considera como dueño de la misma a la persona que es el titular del derecho real del dominio sobre la cosa que cause el daño, y por tal razón verá comprometida su responsabilidad, no pudiendo liberarse de la misma aun transmitiendo la cosa a un tercero.

Asimismo, señala este jurista, que para efectos de responder frente a la víctima por los daños causados por las cosas, y para el caso de bienes inmuebles, se considera como propietario de los mismos, a quienes figuren inscritos como titulares registrales, y para el caso de bienes muebles, se presume la titularidad del dominio, de quien tiene la posesión de la cosa, salvo que ésta fuera robada o pérdida.

Por lo que respecta al guardián de la cosa, señala que para la ley argentina es guardián de la cosa, tanto quién se sirve de ella, como aquél que, de manera autónoma ejercita tal actividad aunque no pueda llegar a servirse de ella, por lo tanto, se puede establecer, que guardián de la cosa, es aquél sujeto que tiene sobre la cosa un poder de hecho autónomo que le permite dirigir, gobernar, vigilar y controlar la cosa, se sirva o no de ella, o sea, guardián es quién tanto se sirve de una cosa (con el deber de custodiarla), como aquél que sin servirse de la misma, tiene sobre ella un poder efectivo

[32] Cit. por Ramón Daniel Pizarro. Pág. 387.

de dirección, de mando y de control (V.g. la figura jurídica del depósito. En la que en la última situación se encuentra el depositario de la cosa que no se sirve de ella, pero que tiene el deber de cuidarla, el depositante en cambio, sigue teniendo la posibilidad de utilizarla provechosamente, es decir, servirse de la cosa, prerrogativa que no desaparece por el hecho de haber dejado la custodia en poder de otro, él que sigue siendo el guardián y debe de responder ante la víctima por los daños que cause la cosa).[33]

Por lo anterior, podemos señalar que generalmente el guardián de la cosa es el propietario de la misma, ya que tanto la doctrina como la ley, consideran al propietario como guardián natural de la cosa, aunque materialmente no lo use, o se sirva de ella por medio de un dependiente; sólo se desprende de la guarda cuando trasmite a otro la cosa mediante una figura jurídica (comodato, depósito, etc.), pero sin embargo, no por haberse desprendido de la guarda de la cosa, y temporalmente dejar de tener poder de hecho autónomo sobre la misma, cesa en su caso, su responsabilidad en el supuesto de que se cause un daño con la cosa de su propiedad, tenga o no la guarda de la misma.

Situación que no se presenta con el que es considerado sólo guardián y no propietario de la cosa, ya que éste será responsable del daño causado con la cosa, cuando tenga un poder de hecho, autónomo que le permita dirigir, gobernar, vigilar y controlar la cosa, se sirva o no de ella, y cesa esta responsabilidad cuando el guardián deja de tener ese poder, o sea, cuando deja la guarda de la cosa.

De lo expuesto, se puede concluir, que generalmente el guardián de la cosa es el dueño o propietario de la misma, y por lo tanto responsable del daño que se cause con la misma, pero cuando el propietario de la cosa trasmite la guarda de la misma, más no la titularidad o propiedad de ella hacía otro, y la cosa llega a producir un daño estando en guarda de ese otro, el responsable de reparar el daño causado lo será tanto el dueño de la cosa, como la persona a la que se le trasmitió la guarda, es decir, que en este último supuesto, existen dos responsables del daño ocasionado por la cosa, que son el propietario y guardián de la cosa con la que se cause el daño.

Ahora trataremos de establecer a quién o a quiénes, nuestro sistema jurídico considera como obligados a reparar los daños que se ocasionen con el uso de cosas peligrosas; para lo cual partimos de la base de que los hechos causantes del daño, pueden ser hechos propios o hechos de terceros, por los cuales se esta obligado a responder en razón de que existe en el autor del daño una incapacidad ya sea mental o legal, así como por la existencia de una dependencia de carácter económico o laboral, pero siempre usando o empleando cosas peligrosas.

---

[33] Ibidem. Págs. 359-361. y 394-403.

La teoría de la responsabilidad objetiva o riesgo creado, como ya lo hemos expresado, se encuentra mayormente señalada en el artículo 1913 del Código Civil del Distrito federal, que establece "cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima".

Como puede observarse, este precepto es muy claro al disponer en forma expresa, que el responsable del daño causado con el uso o empleo de cosas peligrosas, lo es precisamente aquél que utiliza o se sirve de la cosa que ha causado el daño, independientemente de que haya o no obrado ilícitamente.

Sin embargo, no podemos restringirnos solamente a éste precepto del Código Civil, ya que si bien es cierto, que la teoría de la responsabilidad objetiva se encuentra mayormente señalada en el anterior precepto, también es cierto, que existen otros preceptos dentro del Código Civil del Distrito Federal, que igualmente regulan a la responsabilidad objetiva, y como consecuencia, también indican a quién o quiénes se les considera como responsables de los daños ocasionados por el uso de cosas peligrosas.

Así tenemos que el artículo 1929 señala que el dueño de un animal pagará los daños que ocasiones éste, siempre y cuando no pruebe alguna de las circunstancias de las que habla el citado precepto.

Por otra parte, el artículo 1931, dispone que el propietario de un edificio es responsable de los daños que ocasione éste, ya sea por la ruina del mismo o por porque la ruina se origine por la falta de reparaciones necesarios o por los vicios de construcción.

En este sentido, el artículo 1933 establece que los jefes de familia que habiten una casa o parte de ella, serán responsables de los daños que se ocasionen por las cosas que se arrojen o cayeren de la misma.

Los tres preceptos antes citados, indican expresamente que serán considerados como responsables, y se les hará exigible la obligación de reparar los daños que se causen ya sea por un animal, por la ruina de un edificio o por las cosas que se arrojen o se cayeren de una casa, al propietario o dueño de las mismas, independientemente de que no exista culpa de su parte y de que no se haya obrado ilícitamente.

En el artículo 1932 del citado código Civil, se señala expresamente como responsable de los daños que se ocasionen con cualquiera de las cosas que enumera, al propietario o dueño de las mismas, y las cuales han quedado ya expresadas en otro apartado de este trabajo.

También consideramos que la teoría de la responsabilidad civil objetiva o teoría del riesgo creado, puede ser originada por hechos ajenos del responsable de reparar los daños que se ocasionen por el uso de cosa peligrosas; hechos que son realizados por personas que tiene una relación de dependencia con el que es considerado por la ley como el obligado de repara el daño causado, tales como el dueño de la cosa con la que se cause el daño, el que ejerce la patria potestad, los tutores, los padres, maestros, patrones, personas morales, etc; esa dependencia puede derivarse, ya sea de una incapacidad determinada por la minoría de edad, por falta de salud mental o de una subordinación laboral o económica. En este sentido, podemos encontrar regulada a la teoría del riesgo creado o responsabilidad civil objetiva, en los artículos del 1918 al 1928 del Código Civil del Distrito Federal.

Los casos de responsabilidad civil objetiva por hechos ajenos, tienen en común una relación de dependencia entre el responsable y el que causa el daño; esa dependencia puede derivarse, tanto de una incapacidad determinada por la menor edad o por la falta de salud mental, como de una subordinación laboral o económica, pero para que se de el supuesto de la responsabilidad objetiva o riesgo creado, es necesario que el daño que hayan causado los dependientes del responsable, sea derivado del uso de cosas peligrosas que sean o no propiedad del que debe de reparar el daño, e independientemente de que haya o no culpa por parte del autor del daño y de que no se haya obrado ilícitamente.

Por lo tanto, consideramos que el Código Civil del Distrito Federal, señala en forma enunciativa más no limitativa, a las personas que se consideran responsables de reparar los daños que se hayan ocasionado con el uso o empleo de cosas peligrosas, indicando en forma general que es responsable de los daños que se causen, aquél que hace uso o se sirve de las cosas peligrosas causantes del daño (artículo 1913); asimismo señala que también son considerados como responsables de reparar los daños causados por el uso de cosas peligrosas, los dueños o propietarios de las mismas (artículos 1929, 1931, 1932 y 1933).

Lo anterior considerando que estos preceptos toman como base el principio de que, quién introduce en la sociedad una cosa potencialmente riesgosa para terceros, se obliga a soportar los daños que esta ocasione, se beneficie o no con la misma, ya que la obligación de reparar no surge del provecho que se pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que se tradujo en el daño; y toda vez de que el

En el artículo 1932 del citado código Civil, se señala expresamente como responsable de los daños que se ocasionen con cualquiera de las cosas que enumera, al propietario o dueño de las mismas, y las cuales han quedado ya expresadas en otro apartado de este trabajo.

También consideramos que la teoría de la responsabilidad civil objetiva o teoría del riesgo creado, puede ser originada por hechos ajenos del responsable de reparar los daños que se ocasionen por el uso de cosa peligrosas; hechos que son realizados por personas que tiene una relación de dependencia con el que es considerado por la ley como el obligado de repara el daño causado, tales como el dueño de la cosa con la que se cause el daño, el que ejerce la patria potestad, los tutores, los padres, maestros, patrones, personas morales, etc; esa dependencia puede derivarse, ya sea de una incapacidad determinada por la minoría de edad, por falta de salud mental o de una subordinación laboral o económica. En este sentido, podemos encontrar regulada a la teoría del riesgo creado o responsabilidad civil objetiva, en los artículos del 1918 al 1928 del Código Civil del Distrito Federal.

Los casos de responsabilidad civil objetiva por hechos ajenos, tienen en común una relación de dependencia entre el responsable y el que causa el daño; esa dependencia puede derivarse, tanto de una incapacidad determinada por la menor edad o por la falta de salud mental, como de una subordinación laboral o económica, pero para que se de el supuesto de la responsabilidad objetiva o riesgo creado, es necesario que el daño que hayan causado los dependientes del responsable, sea derivado del uso de cosas peligrosas que sean o no propiedad del que debe de reparar el daño, e independientemente de que haya o no culpa por parte del autor del daño y de que no se haya obrado ilícitamente.

Por lo tanto, consideramos que el Código Civil del Distrito Federal, señala en forma enunciativa más no limitativa, a las personas que se consideran responsables de reparar los daños que se hayan ocasionado con el uso o empleo de cosas peligrosas, indicando en forma general que es responsable de los daños que se causen, aquél que hace uso o se sirve de las cosas peligrosas causantes del daño (artículo 1913); asimismo señala que también son considerados como responsables de reparar los daños causados por el uso de cosas peligrosas, los dueños o propietarios de las mismas (artículos 1929, 1931, 1932 y 1933).

Lo anterior considerando que estos preceptos toman como base el principio de que, quién introduce en la sociedad una cosa potencialmente riesgosa para terceros, se obliga a soportar los daños que esta ocasione, se beneficie o no con la misma, ya que la obligación de reparar no surge del provecho que se pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que se tradujo en el daño; y toda vez de que el

titular del derecho real de dominio sobre la cosa es el dueño, por está razón es responsable del daño que se ocasione con el uso de las cosas de su propiedad, aunque no sea él el que material o personalmente haga uso de las mismas.

De igual forma, consideramos que se establece la responsabilidad objetiva o teoría del riesgo creado, en el caso de las personas encargadas de los incapaces, o en su caso, de las personas entre las que existe una relación laboral o dependencia económica (artículos 1918, 1919, 1920, 19121, 1923, 1924 y 1925), pero para que se de el supuesto de la responsabilidad objetiva en estos casos, es necesario que el daño que hayan causado los dependientes del responsable, se hayan derivado del uso o empleo de cosas peligrosas, independientemente de que el responsable sea o no el dueño de las mismas y de que no se haya obrado ilícitamente por parte del autor del daño.

Nuestro Máximo Tribunal se ha pronunciado en este sentido, ya que ha establecido la obligación de reparar el daño por parte de las personas que hacen uso de cosas peligrosas; así como también ha señalado en forma expresa, la responsabilidad del dueño de la cosa peligrosa cuando ésta ha causado un daño, y aun más, ha establecido la responsabilidad del dueño de la cosa, aun cuando éste no haga en forma personal uso de la cosa peligrosa que cause el daño.

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS.-

El artículo 1913 del Código civil del Distrito Federal, que consagra la teoría del riesgo objetivo, impone la obligación de reparar el daño a la persona que use el mecanismo o aparato peligroso, por éste solo hecho, aun cuando no obre ilícitamente, y sólo lo releva de la responsabilidad cuando prueba que hubo culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Quinta Época:
Tomo LXXVI. Pág. 654. The Mexican Ligh and Company.
Tomo LXXVII. Pág. 4646. Barrón Manuel y coag.
Tomo LXXVII. Pág. 5228. The Mexican Ligh and Company.
Tomo LXXXI. Pág. 3781. Pérez Maldonado Jesús.
Tomo LXXXIV. Pág. 1663. Compañía Telefónica y Telegráfica Mexicana.
Número 262, Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Pág. 745."

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR DAÑOS CAUSADOS POR UN VEHÍCULO OBJETO DE UN CONTRATO DE COMPRAVENTA CON RESERVA DE DOMINIO. (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE COAHUILA).-

De acuerdo con la teoría del riesgo creado aceptada por el Código civil de Coahuila, quién recibe los beneficios de una cosa, como lo es el propietario, debe soportar también los males y las consecuencias que puede acarrear el uso de esa misma cosa y por tanto, debe responder con responsabilidad objetiva, de los daños causados por la cosa. Atentos a los principios anteriores, que consagran los artículos 1807, 1810 y 1829 fracción VI del Código Civil del referido Estado, la demandada si es responsable de los daños que se le reclamaron; sin que altere la conclusión anterior el hecho de que con antelación a los hechos que originaron los daños, haya vendido el vehículo causante de los mismos por contrato de reserva de dominio, ya que de acuerdo con el artículo 2209 del mismo Código, el comprador que recibe la cosa, no será considerado como propietario de la misma; y por lo tanto no puede ni vender ni ejercer actos de domino y la responsable sigue siendo la empresa vendedora que no dejo de ser propietaria, aunque el comprador, considerado como arrendatario, también será solidariamente responsable conforme al artículo 1814 del propio Código.

Sexta Época, Cuarta Parte; Volumen XXXVI, Pág. 70.

A.D. 6892/59 María Esperanza del Socorro Hernández Vda. de Armendariz. 5votos."

"RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS PERSONAS MORALES.-

Las personas morales, aunque materialmente no pueden intervenir en el manejo de mecanismos peligrosos, responden, no obstante, por el sólo hecho de utilizarlos, creando el riesgo consiguiente para los terceros. De otro modo, se arrojaría la responsabilidad que el uso de tales mecanismos implica a un simple dependiente que, en ejecución de su trabajo, cumple las instrucciones recibidas al poner en actividad máquinas , cuyo rendimiento; en cuanto a beneficios o lucro, es en favor de la persona moral que las utiliza. Por tanto, la Compañía de Tranvías de México; persona moral que utiliza mecanismos peligrosos, como son sus propios tranvías, es responsable como causante del daño que origine por el uso de tales mecanismos, sin que pueda aceptarse la tesis de que su responsabilidad sólo deriva, en los casos del artículo 1924 del Código Civil del Distrito Federal, de su carácter de patrón, y no de causante del daño, pues tal tesis es contraria al espíritu y a la letra del artículo 1913 del mismo ordenamiento, así como a las bases que sustentan la teoría del riesgo creado. Por otra parte, independientemente del texto contenido en el artículo 1913, conforme al artículo 1924, se presume que los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles, incurren bien sea en una culpa in vigilando o en una culpa por mala elección, denominada in eligiendo, cuando sus empleados u operarios causan daños en ejecución de los trabajos

que les encomiendan; es decir, se parte de la base de que el patrón, o bien ha hecho una mala elección al contratar a un trabajador imprudente o torpe o, bien no mantiene la vigilancia y disciplina, necesarias en la ejecución de sus trabajos, motivos por los cuales debe responder por tales culpas. En consecuencia, comprobado el hecho ilícito imputable a un motorista, en la colisión del tranvía con otro vehículo, se infiere también la culpabilidad de la Compañía de Tranvías, en los términos del artículo 1924 del Código Civil invocado, y debe estimarse fundada la aplicación que la autoridad responsable haya hecho del artículo 1916 del mismo ordenamiento, para condenar a la empresa al pago de una reparación por daño moral.

Quinta Época. Tomo LXXXVII, pág. 275.- Compañía de Tranvías de México, S.A."

CAPITULO III

CONCESIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

A) CONCEPTO DE CONCESIÓN.

El término concesión deriva del vocablo latino concessio, el cual deriva de concedere que significa conceder u otorgar. Para Henri Capitant[1] es un término genérico que califica diversos actos por los cuales la administración confiere a personas privadas ciertos derechos o ventajas especiales sobre el dominio del Estado, o respecto del público, mediante la sujeción a determinadas cargas y obligaciones, la mayoría de las veces, tales derechos y ventajas implican el ejercicio de ciertas prerrogativas administrativas.

El diccionario de la Lengua Española define a la concesión como: "el otorgamiento gubernativo a favor de particulares o de empresas, bien sea para apropiaciones, disfrutes o aprovechamientos privados en el dominio público, según acontece en minas, aguas o montes, bien para construir o explotar obras públicas, o bien para ordenar, sustentar o aprovechar servicios de la administración general o local".[1bis]

En virtud de que esta figura jurídica tiene una gran trascendencia en la vida pública de nuestro país, y la cual através del tiempo ha despertado gran interés a los tratadistas de la materia, existen diversas definiciones o conceptos que se proponen acerca de lo que es la concesión, sin embargo, con la intención de ser los más concretos que sea posible, expresaremos sólo algunas opiniones de juristas nacionales.

Para Jorge Olivera Toro, la concesión tiene el rasgo peculiar, de que la administración confiere a los particulares nuevos poderes o derechos, ampliando de esta forma su esfera jurídica; por lo tanto, opina que la concesión como Institución de derecho administrativo, "es el acto jurídico que tiene un determinado contenido, que es el de otorgar a un particular un poder jurídico sobre una manifestación de la administración pública, y es un acto administrativo constitutivo de un derecho subjetivo público, cuya finalidad es otorgar el ejercicio de determinada actividad dentro de normas especiales o su poder sobre algunas cosas públicas, y el particular adquiere un derecho o poder de obrar derivado del Estado quién se lo confiere".[2]

---

[1] Citado por Andrés Serra Rojas. "Derecho Administrativo". 15a. ed., Tomo II. Editorial Porrúa, s.a., México, 1992, pág. 223.

[1bis] Diccionario de la Lengua Española. 20a. ed. Tomo I. Editorial Espasa-Calpe, s.a., Madrid, España, 1984, Pág. 352.

[2] Jorge Olivera Toro. "Manual de Derecho Administrativo". 4a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México, 1976. pág. 238.

Este mismo jurista señala que en su definición se deja asentado que hay dos formas concesionales, que son la de explotación de servicios públicos y la explotación de bienes de la Nación, y pueden en términos generales, ser descritas diciendo que la primera "es el acto de derecho público por el cual la administración encarga temporalmente a una persona la ejecución de un servicio público trasmitiéndole ciertos poderes y efectuándose la explotación bajo su vigilancia y control, pero por cuenta y riesgo del concesionario"; la segunda, "es el acto del poder público que faculta a los particulares la explotación de bienes del dominio directo o de propiedad de la Nación, por cuenta del concesionario y haciendo suyos los productos que extraiga".

El maestro Andrés Serra Rojas, opina que la concesión "es un acto administrativo, por medio del cual la administración pública federal, confiere a una persona una condición o poder jurídico, para ejercer ciertas prerrogativas públicas con determinadas obligaciones y derechos para la explotación de un servicio público, de bienes del estado o los privilegios exclusivos que comprendan la propiedad industrial".

Además manifiesta que la concesión administrativa, "es un procedimiento eficaz dentro de la estructura de la sociedad moderna, para entregar a los particulares ciertas actividades o la explotación de bienes federales que el Estado no esta en condiciones de desarrollar por su incapacidad económica, o porque así lo estima útil o conveniente, o se lo impide su propia organización". [3]

Para el tratadista Gabino Fraga, la concesión "es un acto por el cual el Estado concede a un particular el manejo y explotación de un servicio público, o la explotación y aprovechamiento de bienes del dominio del Estado".[4]

De los anteriores conceptos que formulan los tratadistas mexicanos, podemos expresar que la concesión en general es un acto administrativo de derecho público, por medio del cual el Estado através de sus órganos competentes, confiere a los particulares el derecho o potestad de explotar un servicio público o el aprovechamiento de los bienes propiedad del Estado, y como consecuencia de ese derecho, nace la obligación para el particular de satisfacer las necesidades de interés general.

Por otro lado, es necesario precisar los alcances de la figura jurídica de la concesión, puesto que la legislación administrativa mexicana no ha sido muy precisa en el empleo del término concesión, ya que lo refiere a numerosos actos administrativos o actos del poder público que no tienen ninguna semejanza con la concesión, o bien, se aplica dicho término para otros actos aparentemente iguales a la concesión, pero distintos en su esencia.

---

[3] Andrés Serra Rojas. Op. Cit., pág. 223 y 225.
[4] Gabino Fraga. "Derecho Administrativo". 32a. ed., Editorial Porrúa, s.a., México, 1993, pág. 242.

Por lo que es frecuente observar que en la Ley y en las resoluciones administrativas se llame concesiones a los contratos, permisos, licencias y autorizaciones, y de esta manera se aluda por tanto, al contrato-concesión, o a la concesión-permiso y otras denominaciones contradictorias que desvirtúan la naturaleza jurídica de la concesión.

Por tal situación, pasaremos a tratar de establecer las diferencias que existen entre la concesión y las otras figuras de derecho administrativo indicadas, para lo cual expresamos en primer término que se puede diferenciar claramente la concesión de la autorización, porque la autorización se reduce a permitir el ejercicio de un derecho preexistente, cuando se cumple con los requisitos legales que aseguren el interés público; en cambio la concesión crea o constituye en beneficio del concesionario, un derecho del que antes carecía totalmente.

Sobre el concepto de licencia y permiso, podemos señalar que son actos del poder público que establecen una amplia libertad de obrar al particular, en condiciones determinadas; el permiso, es un título necesario que otorga la autoridad administrativa para hacer o decir una cosa o para no hacer; es una limitación temporal más reducida que la concesión y su régimen es más flexible.

De lo anterior se establece, que no hay concesión sino autorización, permiso o licencia, cuando existe para el particular la libertad de obrar cuando ha cumplido determinadas condiciones, además de que los efectos que producen las concesiones, y los efectos que producen las autorizaciones, permisos o licencias son distintos, ya que en la primera se crea o genera un derecho para el particular, mientras que en los segundos sólo se actualiza un derecho existente en potencia.

Por lo que respecta a la distinción entre la concesión y contrato, señala el jurista Jorge Olivera Toro[5] que algunos autores indican que es fácil apreciar la diferencia, cuando parten de la base de que todo concesionario es una especie de contratista, pero no todo contratista es concesionario; sin embargo señala éste jurista, con esa consideración, lo único que se ha logrado es nublar más la investigación para precisar la diferencia entre ambas figuras jurídicas.

En este orden, el citado jurista formula los siguientes principios para hacer la distinción entre contrato administrativo y concesión:

---

[5] Vid. Jorge Olivera Toro. Op. Cit. págs. 236-238.

a) Las concesiones están reguladas en su parte general, unilateralmente por una Ley; los contratos están regidos , bilateralmente por las cláusulas del pacto (al menos en su aspecto formal).

b) Las concesiones se otorgan por la administración pública a un particular; en los contratos en que interviene la administración, hay estipulaciones entre ella y los particulares.

c) En los contratos llamados administrativos la iniciativa parte de la administración, y las concesiones son solicitadas por los particulares; es decir, los contratos son propuestos u ofrecidos por la administración a los particulares, y las concesiones son solicitadas por los particulares a la administración.

d) En la concesión, el particular hace suyos los productos o utilidades de la explotación, tanto de los bienes como de la prestación de los servicios concedidos, en cambio en el contrato de obra pública, el contratista se limita a realizar la obra, terminada ésta, pasa a la administración que es quien la explota.

B) CARACTERÍSTICAS DE LA CONCESIÓN EN GENERAL.

Nuestra Carta Magna establece en sus artículos 27 párrafo 6o. y 28 párrafo 8o., que el Estado en caso de interés público podrá concesionar a las personas físicas o morales mexicanas la prestación de los servicios públicos, o la explotación, uso y aprovechamiento de los bienes de dominio de la Federación.

La concesión sobre bienes de dominio público es un acto administrativo de derecho público, que confiere a los particulares el derecho o potestad de explotar un servicio público o el aprovechamiento de los bienes propiedad del Estado, no creando derechos reales a los particulares, sino sólo el derecho a realizar los usos, aprovechamientos y explotaciones de acuerdo con las reglas y condiciones que establezcan las Leyes y el acto o título de concesión (artículo 20 de la Ley General de Bienes Nacionales).

1.- Naturaleza Jurídica.

La doctrina administrativa ofrece diversos criterios para determinar la naturaleza jurídica de la concesión, así tenemos que mientras en la doctrina administrativa extranjera predomina la naturaleza contractual de la concesión, en la doctrina administrativa mexicana ha prevalecido el criterio de considerarla como un acto de naturaleza compleja o mixta, siendo su mayor exponente el maestro Gabino Fraga.[6]

---

[6] Vid. Gabino Fraga. Op Cit. Pág. 245. y Andrés Serra Rojas. Op. Cit. pág. 239.

En este sentido, existen diferentes opiniones que se han expresado para determinar la naturaleza de la concesión, las cuales pueden enunciarse en estos términos:

a) la teoría contractual de la concesión,

b) la concesión como un acto unilateral y reglamentario, regulado por la Ley de la materia,

c) la concesión como un acto mixto o complejo.

a) La teoría contractual de la concesión.-

Antiguamente se sostenía que la concesión era un contrato de derecho privado, dada su similitud aparente con el de obra pública; se pensaba en una relación en la que el concesionario y el Estado se obligaban recíprocamente por las cláusulas convencionales, creando una situación contractual sujeta a las reglas del derecho civil, tanto en lo que respecta a su formación, como a la interpretación de derechos y obligaciones que se derivarán de dicha relación contractual; por lo tanto, no había separación de las dos figuras: concesión y contrato, y se decía, "que la concesión era un contrato por el cual un empresario se comprometía a efectuar o gestionar trabajo público, mediante el derecho de percibir las rentas que se obtuvieran del uso de esa obra pública".

Para esta tesis era necesario, entre otros supuestos, crear la figura del Estado gestor de derecho privado, capaz de contratar civilmente, constituyéndose en una de las partes que intervienen en el acto a efecto de desempeñar absurdamente, en forma consensual, nada menos que sus atribuciones de poder, lo que implicaba la aceptación de la teoría de la doble personalidad estatal.

Como se hacía difícil explicar la naturaleza jurídica de la concesión de acuerdo a la hipótesis de un contrato de derecho privado, fundado en la libertad de la convención, se trasladó el problema a los contratos de adhesión, en donde la situación de igualdad se trastoca en la dependencia, puesto que en ella una de las partes fija las cláusulas del contrato (Estado), y la otra las rechaza o acepta tal y como son ofrecidas para realizar el convenio (particular).

En el caso, se supuso la situación de dependencia del concesionario del servicio, sin pensar que la situación reglamentaria de la concesión es la que presenta una apariencia contractual adhesiva, pero ello no implica la existencia de un acto

contractual o de convención entre partes, sino de aplicación de una reglamentación jurídica preexistente, que de ninguna manera se debe considerar como cláusulas contractuales.[7]

b) La concesión como un acto unilateral y reglamentario.-

Para esta opinión la concesión es un acto jurídico unilateral que se somete por un mandato del poder público, a una situación legal y reglamentaria predeterminada, sin que la voluntad del concesionario intervenga en ningún momento, ya que se concreta a aceptar las condiciones preestablecidas.

c) La concesión como un acto mixto o complejo.-

Es un acto mixto compuesto de tres elementos: un acto reglamentario, un acto condición y un contrato.

El acto reglamentario fija las normas a que ha de sujetarse la organización y funcionamiento del servicio, y dentro de él quedan comprendidas las disposiciones referentes a horarios, tarifas, modalidades de prestación del servicio, y los derechos de los usuarios, entre otros.

Teniendo el carácter de un acto reglamentario este primer elemento de la concesión, la administración puede variarlo en cualquier instante, de acuerdo con las necesidades que se satisfacen con el servicio, sin que sea necesario el consentimiento del concesionario, pues no se trata de modificar una situación contractual.

El segundo elemento de la concesión, el acto condición, es el que condiciona la atribución al concesionario de las facultades que la Ley establece para expropiar, para gozar de ciertas franquicias fiscales, para ocupar tierras nacionales, etc.

El tercer elemento de la concesión tiene como finalidad proteger los intereses legítimos del particular concesionario, creando a su favor una situación jurídica individual, que no puede ser modificada unilateralmente por la administración.

El elemento contractual de la concesión, esta constituido, además de las cláusulas que conceden ciertas ventajas pecuniarias al concesionario, pero las cuales pueden dejar de existir; por un derecho de mayor importancia jurídica para el concesionario, y que representa para él la verdadera protección de sus intereses y la

[7] Cfr. Jorge Olivera Toro. Op. cit. págs. 242-244.

garantía más firme para sus inversiones, y ese derecho es, el que el concesionario tiene a que se mantenga el equilibrio financiero de la empresa.[8]

En este orden de ideas, podemos establecer que en la concesión existe una situación reglamentaria-contractual, correspondiendo a la situación reglamentaria, las normas que determinan la prestación del servicio, y que el Estado puede modificar atendiendo el fin de utilidad pública que en esencia lleva consigo la concesión; y el elemento contractual, aun cuando no se consigne o exprese en la concesión, lo constituye además del aspecto pecuniario del concesionario, el implícito derecho a que obtenga el restablecimiento del equilibrio financiero de su inversión o empresa, llegándose incluso a la indemnización para el caso de que la administración modifique unilateralmente la organización y funcionamiento de la explotación del servicio o del bien público.

Por eso, es através del elemento contractual, que el concesionario tiene la garantía de la protección de sus intereses y respaldo de su inversión, con la obligación del concedente de restablecer el equilibrio financiero en el caso de modificar la explotación, y lo cual sirve de equivalencia entre lo que otorga y lo que pide el concesionario o entre los provechos y las cargas.

2.- Elementos.

Los elementos de la concesión son el concedente (órgano estatal), el concesionario (particular), y el usuario en los casos de que la concesión sea para la explotación de un servicio público.

El concedente es la autoridad competente que otorga la concesión al gobernado, al cual selecciona de entre varios solicitantes, y después de valorar una serie de factores para normar su criterio de decisión. El concedente puede ser, dentro de su respectivo ámbito de competencia, la Federación, alguna Entidad Federativa o un Municipio, lo mismo que un organismo paraestatal (cuando los bienes o servicios involucrados sean de carácter público).

El concesionario es la persona física o moral a quien se otorga la concesión; sus actos, aun los referidos estrictamente a bienes o servicios públicos, no pueden considerarse como función pública, ni su personal será calificado de servidores públicos, excepto cuando se trate de alguna paraestatal a la que la Ley le reconozca una situación especial a este respecto.

---

[8] Ver Gabino Fraga. Op. Cit. págs. 245-247.

El usuario es la persona física o moral cuyos requerimientos de prestaciones van a ser satisfechos con el servicio público concesionado; entra en relación con el concesionario y, sólo de manera excepcional, con el órgano público concedente.

3.- Principios.

Los principios que rigen a la concesión como acto jurídico de la administración pública, deben de ajustarse a los elementos, los requisitos y las formalidades que se señalan para el acto administrativo (artículos 6 y 7 de la Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal). Ante la falta de un texto único en materia de concesiones en general, será necesario recurrir a la Ley de la materia de la concesión a otorgar, para conocer y aplicar las normas correspondientes a cada actividad concesionable.

Sin embargo, tomando como base la opinión del jurista Rafael I. Morales[9] expresamos que, independientemente de los principios que se establezcan particularmente en cada Ley que regule la concesión que se vaya a otorgar a un particular, se pueden establecer algunos principios generales de la concesión considerando lo que la Constitución Federal fija como requisitos de los actos administrativos, en los artículos 14 y 16 que en lo conducente prevén:

Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente, que funde y motive la causa legal del procedimiento (artículo 14).

A ninguna Ley se dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna (artículo 16).

Expresaremos una breve explicación de estas disposiciones, en cuanto que implican o establecen los requisitos que deben de satisfacer los órganos administrativos del Estado al ejercitar las acciones que la ley les concede.

La competencia.

Es la posibilidad que tiene un órgano de actuar; la Ley le asigna al órgano determinados asuntos que puede o debe atender; por su parte, las facultades se refieren a los servidores públicos, es decir, a la potestad que éstos reciben de la legislación para emitir los actos necesarios a fin de ejercer la competencia del órgano que representan.

---

[9] Rafael I. Morales. "Derecho Administrativo". Segundo Curso. Págs. 232-234

Por lo tanto, conforme a la disposición Constitucional, el acto administrativo debe de ser producido por un órgano competente, mediante un funcionario o empleado con facultades para ello; la competencia la asigna la Ley, las facultades deben de estar también contempladas en la Ley o por disposición de ésta, en un reglamento o acuerdo de delegación de facultades.

La forma escrita.

El mandato constitucional es claro en el sentido de que los actos de autoridad han de ser por escrito, ya que esto constituye una garantía de certeza jurídica. La forma escrita ha de reunir ciertos requisitos que la lógica, la Ley y la costumbre contemplan, entre los cuales podemos citar que debe de contener a la autoridad que lo emite, la competencia, a quién se dirige, fecha, firma, su fundamento, la motivación, la claridad, etcétera.

Fundamentación.

Fundamentar un acto implica indicar con precisión qué ley o leyes, y cuáles de sus artículos son aplicables al caso concreto, y que por tanto originan y justifican su emisión; la fundamentación se refiere tanto al contenido del acto como a la competencia del órgano y a las facultades del servidor público.

Motivación.

El motivar un acto administrativo consiste en describir las circunstancias de hecho que hacen aplicable la norma jurídica al caso concreto; es decir, se tienen que exponer las razones lógicas por las cuales se considera que es aplicable la norma jurídica al caso concreto; aparte del citado artículo 16 constitucional, la Suprema Corte de Justicia de la Nación ha reiterado estos requisitos, fijando que para las resoluciones administrativas "fundarlas implica señalar los preceptos legales sustantivos...y motivarlas es mostrar que en el caso se han realizado los supuestos de hecho que condicionan la aplicación de aquellos preceptos".

Principio de legalidad.

Toda la actividad del Estado, ya sea función administrativa, jurisdiccional o legislativa, debe ajustarse a la ley. Así los actos de los órganos del poder ejecutivo, han de ser producidos conforme a disposiciones previamente emitidas por el legislador; es decir, este principio establece que la administración pública solamente puede hacer lo que la ley le permita expresamente.

No retroactividad.

El principio de la no retroactividad que el artículo 14 constitucional indica para la ley, es aplicable a los actos administrativos, dado que los órganos de la administración pública actuarán ejecutando la ley, es lógico concluir que sus acciones deben de seguir las características de ésta; por lo tanto, la no retroactividad del acto administrativo, se refiere a que los efectos de éste, no pueden lesionar derechos adquiridos con anterioridad a su emisión.

4.- Derechos y Obligaciones del Concesionario.

Una vez que se otorga la concesión, emergen derechos para el concesionario, los cuales están establecidos en la Ley, así como en título de la concesión que se otorgue, y de entre los cuales encontramos un derecho público subjetivo, de disponer de la cosa concesionada dentro de los límites que le señalen la ley y el título de concesión; podrá realizar los cambios y armar las instalaciones que se requieran para lograr el objeto de la propia concesión, y recibir los benéficos económicos generados por las tareas realizadas; además tendrá la posibilidad de oponerse al otorgamiento de nuevas concesiones que interfieran con su ámbito de operaciones.

Los derechos que se generan para el concesionario, son de carácter personalísimo, solo pueden ser transferidos mediante el consentimiento de la autoridad, lo que, en opinión de algunos tratadistas, implica un nuevo acto de concesión.[10]

Entre las obligaciones de los concesionarios, es necesario indicar que los particulares que quieran obtener por parte de la administración pública un concesión para explotar un servicio público o algún bien de la nación, entre otros requisitos que deben de cubrir además de los que se establezcan en la declaratoria pública que haga la autoridad competente, así como los que se señalen en la Ley correspondiente; los interesados deberán de poseer capacidad de goce y de ejercicio, además de que solamente a los nacionales son a los que se les puede otorgar una concesión.

Asimismo, el presunto concesionario debe de demostrar fehacientemente a la administración pública, que posee la capacidad de los recursos técnicos necesarios para la prestación del servicio público o el uso y explotación de los bienes concesionados; es decir, debe de poseer todos los elementos que permitan desarrollar en su cabal dimensión la concesión, esta capacidad técnica debe de subsistir durante todo el tiempo que dure la concesión.

---

[10] Cfr. Rafael I. Morales. Op. Cit. pág. 263.

Además de las capacidades jurídicas de goce y ejercicio, así como de la capacidad técnica, el concesionario debe de poseer los recursos económicos suficientes para cumplir con la concesión; es decir una capacidad financiera, esta capacidad del concesionario tiene que demostrarse, y en su caso, deberá otorgar una garantía, de acuerdo con lo que el órgano administrativo disponga, a fin de asegurar la operación de la concesión de una manera adecuada.

En cuanto a las obligaciones del concesionario, en primer término se señala que como la concesión, tiene un carácter personalísimo, el concesionario, por lo tanto, deberá ejercer la concesión personal y directamente; es decir, no podrá transmitirla, cederla o enajenarla; esta obligación del concesionario implica además, la de aportar todos los elementos pecuniarios indispensables para la ejecución de las obras y la prestación del servicio.

El concesionario tiene la obligación tanto de cuidar los bienes concesionados, como la de no interrumpir el servicio público, y dichos bienes no pueden ser gravados sin autorización expresa del concedente.

Existe también la obligación para el concesionario de acatar puntualmente la tarifa correspondiente, además los bienes deben de ser cuidados y los servicios prestados con la mayor diligencia posible, cumpliendo con todas las disposiciones legales, teniendo en consideración que se trata de cuestiones de interés general.

Finalmente, el concesionario esta obligado a mantener en buen estado los bienes durante el plazo de la concesión, llegándose hasta autorizar al Estado para intervenir la empresa, si durante la última parte de la vigencia de la concesión, el concesionario no mantiene los bienes en buen estado.[11]

5.- Extinción de las concesiones.

Las causas de terminación de la concesión son de diversa naturaleza, tales como: cumplimiento del plazo, falta de objeto o materia de la concesión, rescisión, revocación, caducidad, rescate, renuncia y quiebra o muerte del concesionario, las cuales describimos en forma muy general en los siguientes párrafos.[12]

---

[11] Vid. Rafael I. Morales. Op. Cit. Págs. 262-265. y Gabino Fraga. Op. Cit. págs. 247-249.
[12] Rafael I. Morales. Op. Cit. Pág. 266.

Cumplimiento del plazo.

No existe en el derecho mexicano un plazo uniforme para la duración de las concesiones; por lo tanto, en cada caso, conforme a la ley especifica, se fijará la el plazo de la concesión. Cumplido el plazo, el acto jurídico cesa sus efectos, sin embargo, puede existir prórroga, según prevea la ley, y el otorgamiento de la prórroga quedará a la decisión discrecional del poder público, previa solicitud del concesionario.

Falta de objeto o materia de la concesión.

Es natural que si el objeto o materia de la concesión se extingue o agota, es imposible que ésta subsista, lo que implica su necesaria terminación, como ejemplo de esto, podemos señalar a la concesión que se otorga para la explotación de algún recurso natural no renovable.

Rescisión.

José Canasi[13] expone que en la concesión podrían aplicarse los principios generales de la rescisión de los contratos, por incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario; lo cual es posible aceptar siempre y cuando se considere a la concesión como un contrato administrativo, atendiendo a lo ya estudiado en el apartado en el que hablamos de la naturaleza jurídica de la concesión.

Esta forma de extinguir la concesión tiene importancia, porque como lo hemos observado, en nuestra práctica jurídico-administrativa se usa, erróneamente, la expresión contrato-concesión.

Revocación.

La revocación de la concesión puede producirse por razones de oportunidad o conveniencia; cuando el concesionario incurre en faltas graves a las condiciones del título correspondiente, se habla de revocación, sin embargo, en opinión del jurista anteriormente citado, en realidad se está ante una sanción consistente en cancelar la concesión (lo que de cierta manera sería una forma especial de rescisión).

Caducidad.

La caducidad de la concesión se presenta por inactividad del concesionario, cuando no inicia los trabajos o el servicio en los plazos convenidos o fijados. Esta opera

[13] Cit. por Rafael I. Morales. Op. Cit. pág. 267.

aunque no se haya fijado en el título de concesión, esto en razón del interés público, por lo que la medida toma carácter de orden público.

Rescate.

Opera mediante un acto de imperio antes del vencimiento del plazo de la concesión, es decir, es una decisión unilateral por medio de la cual el concedente, fuera del caso de caducidad, pone fin a la concesión antes de la fecha fijada para su expiración.

En caso de presentarse el rescate, éste debe de ser justificado, ya sea porque algún cambio haga que el concesionario no pueda seguir prestando el servicio o usando el bien, o porque se presente alguna circunstancia de interés público que motive la medida; ahora bien, cuando se actualiza el rescate de la concesión, esto implica necesariamente el pago de una indemnización para el concesionario, la cual debe de abarcar los beneficios dejados de percibir durante el tiempo que falte para completar el plazo de la concesión.

Renuncia.

En este supuesto, el particular concesionario decide no ejercer los derechos que implica la concesión, ni cumplir las correlativas obligaciones; sin embargo, nos adherimos a la opinión de Rafael Bielsa,[14] al considerar que la renuncia no puede ser un medio de extinción de la concesión, puesto que estaría en juego el interés público, es decir, que los servicios públicos no se pueden suspender, y los bienes estatales por explotar, no pueden estar sujetos a las decisiones del concesionario, por lo tanto, la renuncia no puede aceptarse como medio de extinción de la concesión.

Quiebra o muerte del concesionario.

La quiebra es un procedimiento de índole mercantil y excepcionalmente civil, por medio del cual el concesionario (en este caso), declara su insolvencia e imposibilidad de seguir realizando la explotación del servicio público o la explotación de los bienes estatales.

Sin embargo, en opinión del tratadista Rafael I. Morales,[15] es necesario aclarar que la concesión es un acto administrativo y éste sólo puede terminar por otro acto de igual naturaleza, por tal razón, la administración pública es la única que puede

[14] Cit. por Rafael I. Morales. Op. Cit. pág. 268.
[15] Cfr. Idem.

extinguir o darle continuidad a la concesión, mediante el ejercicio de su derecho de vigilancia, a efecto de garantizar la idoneidad del servicio público en su caso.

La muerte del concesionario cuando se trata de una persona física, también imposibilita la subsistencia de la concesión, ya que ésta, como ya se expreso, es de carácter personal e intrasmisible; por lo tanto, corresponde al órgano administrativo asegurar la continuidad del servicio público o la explotación del bien, cuando ello sea necesario.

Para concluir con este apartado de las características generales de la concesión, expondremos brevemente, lo que el tratadista Jorge Olivera Toro[16] expresa acerca del derecho de **Reversión**, y que lo señala como el acto que tiene por objeto hacer que pasen a la propiedad del Estado todos los bienes afectos a la explotación de la concesión (instalaciones y obras), cuando ésta se ha terminado y sin que deba pagarse indemnización alguna.

Asimismo establece, que el derecho del Estado a la reversión administrativa está implícitamente contenido en la naturaleza misma de la concesión, y tiene como razón la de asegurar la continuidad del servicio o la explotación de los bienes, ya sea a cargo de la propia administración o de un nuevo concesionario.

C) CONCEPTO Y CARACTERÍSTICAS DE TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS.

En este aspecto, la doctrina administrativa no establece expresamente una definición de lo que se entiende por transporte público de pasajeros, ni tampoco señala concretamente las características que debe de tener este servicio; por lo que respecta a la legislación, la única Ley que hace referencia en forma muy genérica al concepto de transporte público de pasajeros, es la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, sin embargo, tampoco señala expresamente las características que debe de tener éste servicio.

Por tal motivo, al no existir bastante información acerca de lo que es el transporte público de pasajeros y sus características, trataremos de obtener una definición y las características del mismo, atendiendo a lo que la doctrina administrativa estudia como servicio público.

---

[16] Cfr. Jorge Olivera Toro. Op. Cit. Pág. 249.

En este sentido, los tratadistas coinciden en señalar que la diversidad de situaciones a las que se les atribuye la denominación de servicios públicos, ha impedido que se llegue a formular un concepto universalmente aceptado que pueda ser útil para distinguir esa actividad administrativa, determinar el régimen jurídico que le es aplicable, y señalar los organismos idóneos para su desempeño. Sin embargo, en un esfuerzo por llegar a establecer una descripción de lo que se entiende por servicio público, se han llegado a formular distintas teorías que pretenden definir lo que es el servicio público:

a) la teoría del criterio subjetivo u orgánico, la cual establece que para distinguir al servicio público se debe de atender a la persona que despliega la actividad, si es el Estado o alguno de sus organismos, indudablemente se estará ante un servicio público, es decir, que en esta teoría, existe una identificación absoluta entre el órgano del Estado y la actividad desempeñada; sin embargo, las ideas que sustentaron este criterio fueron totalmente superadas, al pasar a ser proporcionados los servicios públicos también por parte de los particulares.

b) la teoría del criterio material, que atiende a la naturaleza de la actividad, establece que esta debe de ser de interés general y otorgada mediante prestaciones concretas e individualizadas. A su vez el interés general deriva de una necesidad colectiva que para su satisfacción requiere de la citada actividad, la cual en sí misma constituye un servicio público.

Es dentro de esta segunda teoría que describe lo que se debe de entender por servicio público, en donde podemos ubicar a la doctrina mexicana con juristas como Gabino Fraga, quién define al servicio público como "una actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económico o cultural, mediante prestaciones concretas e individualizadas, sujetas a un régimen jurídico que les imponga adecuación, regularidad y uniformidad".[17]

Para el tratadista Jorge Olivera Toro, el servicio público "es la actividad de la cual es titular el Estado y que en forma directa o indirecta, satisface necesidades colectivas, de una manera regular, continua y uniforme".[18]

Por su parte, el maestro Andrés Serra Rojas define al servicio público como "una actividad técnica, directa o indirecta, de la administración pública activa o autorizada a los particulares, que ha sido creada y controlada para asegurar -de una manera permanente, regular, continua y sin propósitos de lucro-, la satisfacción de una

[17] Gabino Fraga. Op. Cit. pág. 25.
[18] Jorge Olivera Toro. Op. Cit. Pág. 70.

necesidad colectiva de interés general, sujeta a un régimen especial de derecho público".[19]

Ahora bien, de las definiciones que proporciona la doctrina administrativa mexicana, podemos obtener las características del servicio público, y las cuales consideramos que son las siguientes:

a) El servicio público se caracteriza por ser una actividad creada con el fin de satisfacer una necesidad de interés general.

b) Se debe de prestar el servicio público en forma regular y continua, lo que significa que el servicio se debe de prestar en la misma forma como lo exijan las necesidades colectivas, y debe de ser diario, de momento a momento, continuamente.

c) El servicio público debe de ser uniforme, es decir, que las necesidades generales deben de ser satisfechas, procurando que participen todos o la gran mayoría de las ventajas que ofrece el servicio, sin discriminación de usuarios.

Para finalizar lo relativo al servicio público, expresaremos la clasificación de los servicios públicos que se hace a nivel de competencia de la administración pública en nuestro país:

a) Federales, entre estos podemos citar a la energía eléctrica, el transporte público en rutas o carreteras federales, etcétera.

b) Locales o estatales, entre estos podemos citar a aquellos desempeñados por los gobiernos de las Entidades Federativas, y cuya gestión no haya sido reservada constitucionalmente a la Federación, por ejemplo, el transporte urbano, servicios culturales, recreativos, etcétera.

c) Municipales, de acuerdo con el artículo 115 de la Constitución Política Federal, los municipios tendrán a su cargo los servicios públicos de agua potable y alcantarillado, alumbrado público, limpia, mercados y centrales de abasto, panteones, rastros, calles, parques y jardines, seguridad pública y tránsito, así como los que determinen sus legislaturas locales.

---

[19] Andrés Serra Rojas. Op. Cit. Pág. 237.

De acuerdo a lo que hemos indicado anteriormente, trataremos de proporcionar una definición de lo que es el transporte público de pasajeros, considerando las definiciones y características que del servicio público proporciona la doctrina administrativa.

Expresando que el transporte público de pasajeros, es un servicio público que es realizado por el Estado, en forma directa o indirecta (através de concesiones otorgadas a particulares), cuya actividad esta destinada a satisfacer la necesidad colectiva de transporte, en forma continua, regular y uniforme, mediante una contraprestación pecuniaria por parte del usuario, y cuyo servicio se encuentra sujeto a un régimen de derecho público.

Esta idea esta contenida en la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1995, en su artículo 4o. párrafo tercero al señalar que "servicio público de transporte, es el servicio que presta la administración pública del Distrito Federal por sí, o através de organismos descentralizados, empresas de participación estatal o concesionarios, que se ofrece en forma masiva, a persona indeterminada o al público en general, mediante diversos medios, en forma continua, uniforme, regular y permanente para el transporte de pasajeros y de carga."

En este sentido, ya que hemos expresado que el transporte público de pasajeros es un servicio público, podemos deducir que, las características del transporte público de pasajeros son: que es un servicio público, que satisface una necesidad colectiva, que el servicio se presta mediante una forma continua, regular y uniforme, que para hacer uso del servicio se tiene que realizar una contraprestación pecuniaria y, que el servicio se encuentra sujeto a un régimen de derecho público.

Asimismo consideramos que se podrían expresar como características del transporte público de pasajeros, las que señalan que el servicio se debe ajustar a los itinerarios, tarifas, y especificaciones sobre el equipo con que se presta el servicio, así como las que se refieren a que el servicio debe de prestarse reuniendo las condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia; y las cuales son a la vez algunas de las obligaciones que se generan para los concesionarios que explotan la prestación de este servicio, de las que nos ocuparemos en un apartado posterior de este trabajo.

D) PROCEDIMIENTO PARA EL OTORGAMIENTO DE LA CONCESIÓN.

Las personas físicas o morales interesadas en prestar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, tendrán que obtener la concesión para la explotación de ese servicio público, através de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, previa publicación de la declaratoria de la necesidad de otorgar concesiones, y que sea emitida por la citada Secretaria, de acuerdo a lo dispuesto en los artículos 6 fracción V y 36 de la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, así como por los artículos 7, 8 y 15 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

La declaratoria de la necesidad de las concesiones emitida por la Secretaría , deberá expresar:

a) La necesidad de llevar a cabo la prestación de determinado servicio, de acuerdo con los estudios técnicos realizados.

b) Los resultados de los estudios técnicos que justifiquen el otorgamiento de las concesiones.

c) La modalidad y número de las concesiones a expedir.

d) El tipo de vehículos que se requieran.

e) Las condiciones generales de operación del servicio.

f) Las demás que señalen las disposiciones legales aplicables.

Una vez que se ha emitido la declaratoria por parte de la Secretaría, las personas interesadas en la prestación del servicio, deberán solicitar la concesión correspondiente ante la Secretaría, de acuerdo al procedimiento establecido en los artículos 3, 4, 7, 17, 18, 19, 20, 21, 23 y 24 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.

1.- Autoridad competente.

La autoridad ante la cual debe de presentarse la solicitud de concesión, para la explotación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es el

Jefe del Distrito Federal, através de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, por lo tanto, ésta es la única autoridad facultada para otorgar o negar las concesiones para la prestación del servicio dentro de la jurisdicción del Distrito Federal, lo anterior tiene como requisito previo que se haya efectuado con anterioridad a la solicitud, la emisión y publicación de la declaratoria correspondiente; de acuerdo a lo establecido por los artículos 2, 3 primer párrafo y 6 fracción VI de la nueva Ley de Transportes del Distrito Federal, así como por lo dispuesto en los artículos 3, 4 y 6 del Reglamento para el Servicio Público de Pasajeros en el Distrito Federal, que establecen:

Artículo 2.- La prestación del servicio público de transporte en el Distrito Federal compete originalmente a la Administración Pública del Distrito Federal por sí, o através de organismos descentralizados o empresas de participación estatal. Sin embargo, y sin que ello constituya a favor de particulares un derecho preexistente, cuando las necesidades del servicio así lo requieran, podrá el titular de la Secretaría de manera indelegable, otorgar concesión para que lo presten los particulares, quienes deberán sujetarse para la prestación del servicio público de transporte a las disposiciones de esta ley, así como a lo dispuesto en los ordenamientos legales aplicables.

Artículo 3.- La aplicación de la presente ley, compete al jefe del Distrito Federal através de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, en términos de las disposiciones aplicables de la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal...

Artículo 6.- La Secretaría, para el cumplimiento de su objeto, además de contar con las atribuciones que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal y otras disposiciones legales, tendrá las siguientes...

VI.- Otorgar las concesiones o permisos que prevén los ordenamientos legales y las disposiciones administrativas en materia de transporte público de pasajeros y de carga, transporte escolar, transporte de personal, así como de las terminales, talleres, sitios y demás instalaciones y servicios auxiliares...

Artículo 3 del Reglamento.- Para la explotación del servicio local de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por empresas o particulares, se requiere la autorización previa de las autoridades del Departamento del Distrito Federal, sea cual fuere el tipo de vehículos empleados y su sistema de propulsión.

Artículo 4 del Reglamento.- La autorización a que se refiere el artículo anterior podrá consistir:

a) Concesiones;
b) Permisos.

El otorgamiento de la concesión o permiso estará sujeto a las necesidades de planeación del tránsito y de los transportes en el Distrito Federal, de acuerdo con los estudios que al efecto lleven a cabo las autoridades del Departamento.

Artículo 6 del Reglamento.- Se requerirá la expedición de permisos, cuando se trate de la explotación del servicio local de transportes por vehículos que no tengan itinerarios fijos y cuyos servicios se paguen por viajes o por hora.

2.- Solicitud y Requisitos.

La nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, señala en el artículo 37 que los interesados en obtener concesiones para la prestación del servicio público de pasajeros, además de que deben de cubrir los requisitos que se señalen en la declaratoria o convocatoria, y de haber presentado su solicitud de concesión ante la Secretaría, deberán satisfacer los siguientes requisitos:

I.- Ser de nacionalidad mexicana;

II.- Tratándose de personas morales, acreditar su existencia legal de conformidad con las leyes aplicables;

III.- Presentar, en caso de las personas morales, sus estatutos, los cuales deberán contener la cláusula de exclusión de extranjeros en los términos de la Ley de la Inversión Extranjera;

IV.- Indicar en forma general, los elementos financieros, económicos y técnicos de que dispone para prestar el servicio;

V.- Declaración, apoyada en documentos que así lo acrediten fehacientemente, que está en condiciones técnicas, económicas y financieras para cumplir con las obligaciones provenientes de la concesión que solicita;

VI.- Memoria que ponga de manifiesto la forma en que el interesado proyecta llevar a cabo la prestación del servicio público con motivo de la concesión solicitada, acompañado en los casos de establecimiento de nuevos sistemas o de rutas, los planos detallando especificaciones relativas al sistema a utilizarse, itinerarios a seguir y equipo que pretenda utilizar, y

VII.- Presentar, en su caso, el contrato colectivo de trabajo.

De igual forma, el artículo 23 del citado reglamento, expresa que las personas, que hayan satisfecho las condiciones señaladas en la declaratoria correspondiente, así como que ya hayan cubierto los requisitos indicados en los anteriores preceptos citados, tendrán derecho a solicitar y en su caso a obtener concesiones para la explotación del servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, siempre y cuando cubran también los siguientes requisitos:

1.- Si se trata de persona física;

a) Ser mexicano por nacimiento;

b) Mayor de edad;

c) Estar en pleno goce de sus derechos y tener capacidad jurídica para contratar y obligarse;

d) Comprobar que posee la capacidad económica suficiente para satisfacer las exigencias derivadas del servicio de cuya prestación se trate.

2.- Si se trata de personas morales:

a) Comprobar que están organizadas conforme a las leyes del país, para lo cual deberán de acompañar a su petición las escrituras, estatutos y bases constitutivas que justifiquen su existencia;

b) Comprobar su capacidad económica para satisfacer las exigencias derivadas del servicio que se pretende establecer;

c) No ser de aquéllas en las que el capital se represente por acciones y certificados impersonales.

Ahora bien, también el manual del ciudadano que es editado por la Procuraduría Social del Distrito Federal, en la parte en la que hace referencia a la autorización para operar taxis sin itinerario fijo, señala también otros requisitos para las personas que pretendan prestar el servicio.

Si bien es cierto, que dicho manual no tiene el carácter de establecer normas jurídicas y por tanto, no es obligatoria su observación, y menos su aplicación, también es cierto, que el mismo nos ilustra en cuanto los elementos que debe de contener la

solicitud que se formule ante la Secretaría para obtener una concesión, así como nos indica cuales son los documentos que se deben de anexar a la solicitud:

1.- Solicitud por escrito dirigida al jefe del Distrito Federal, que contenga nombre y domicilio del particular, debiendo ser mexicano por nacimiento y radicar en el Distrito Federal; clase de servicio que pretende prestar, características del vehículo destinado al servicio y designación de beneficiario en caso de muerte, declaración de ausencia o incapacidad legal;

2.- Acreditación de la propiedad de la unidad mediante factura o carta factura a nombre del solicitante, y que se trate de modelos autorizados;

3.- Tarjeta de circulación;

4.- Licencia para conducir tipo "B", del conductor de la unidad;

5.- Póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil por accidentes, y

6.- Depósito en efectivo que garantice el seguimiento de los tramites y cuyo monto se determinará en la convocatoria respectiva.

De lo anterior, consideramos que los requisitos que se deben de cubrir, por parte del interesado en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, son primordialmente los que se encuentran establecidos en el artículo 37 de la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1995; así como también aquellos requisitos señalados por el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, vigente desde el año de 1942, los cuales serán complementarios de los marcados por la Ley antes citada, y en cuanto no se opongan o contravengan a ésta, de acuerdo al artículo 2o. transitorio de la Ley de Transporte del Distrito Federal.

3.- Otorgamiento de la concesión.

El procedimiento para obtener de la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, la concesión para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, se encuentra regulado en los artículos 18, 19, 20, 21 y 24 del Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal que establecen.:

Artículo 18.- Recibida una solicitud de concesión o permiso, el Departamento del Distrito Federal (al entrar en vigor la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal en el mes de diciembre de 1995, se establece que la autoridad competente es el jefe del Distrito Federal através de la Secretaria de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, por lo que señalamos que cuando el Reglamento indique al Departamento del Distrito Federal como la autoridad competente, deberá entenderse que la nueva Ley se refiere a la Secretaria antes citada). tomando en cuenta la importancia de la explotación del servicio público a que la solicitud se refiera, exigirá al interesado un depósito en efectivo, cuyo monto no será mayor de $200.00 que deberá constituirse en la Tesorería del Departamento del Distrito Federal, como garantía de que el solicitante continuará los trámites para obtener la concesión o permiso hasta lograr una resolución definitiva.

Este depósito, se devolverá al interesado al dictarse resolución definitiva acerca de la solicitud, y se perderá en caso de que por causas imputables al solicitante, el tramite se suspenda por un término mayor de tres meses.

Artículo 19.- Constituido el depósito a que se refiere el artículo anterior, el Departamento del Distrito Federal procederá a estudiar la solicitud, atendiendo a las bases técnicas fijadas en la declaratoria que la hayan motivado; y si el resultado de dichos estudios fuere favorable, por los órganos oficiales de publicidad, se hará del conocimiento del público la solicitud y el dictamen que sobre ella haya recaído, con el fin de que durante el plazo de un mes, contado a partir de la fecha de publicación, las personas que pudieran resultar afectadas presenten sus observaciones, las que deberán fundarse en violaciones al presente reglamento, que a juicio de los opositores se hayan cometido al expedirse la declaratoria, al formularse la solicitud, o al emitirse el dictamen respectivo.

Si transcurrido el plazo a que se refiere el párrafo anterior no se presentan objeciones o si las que se presentan no fueran fundadas en los términos de este reglamento, el Departamento del Distrito Federal procederá a dictar resolución favorable, en la que se determinarán las condiciones a las que deberá sujetase el concesionario o permisionario en la prestación del servicio que solicite, y las garantías que deberá otorgar para el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión o permiso.

La resolución final se hará del conocimiento del público por medio de los órganos oficiales de publicidad.

Artículo 20.- En caso de que ocurran varios solicitantes interesados en el otorgamiento de una concesión basada en la misma declaratoria del Departamento, se dará preferencia a la que, además de cumplir con todos los requisitos contenidos en este

ordenamiento garantice en forma más efectiva el cumplimiento de las obligaciones que se deriven del otorgamiento de la concesión.

Artículo 21.- Las garantías que deberá de otorgar el concesionario o permisionario, serán las que a juicio del Departamento se juzguen bastantes para asegurar el cumplimiento por parte de aquél, las obligaciones derivadas de la concesión o permiso, entre las que deben de incluirse, el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes, o del incumplimiento de las condiciones fijadas en la concesión o permiso; las relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene; así como las que se deriven de accidentes y de las prestaciones establecidas por las disposiciones sobre trabajo.

Artículo 24.- El Departamento del Distrito Federal, al otorgar la concesión para la explotación de un servicio público, y de acuerdo con los estudios técnicos efectuados al respecto, señalará en cada caso el número de vehículos que amparan la concesión, de acuerdo con las necesidades por servir, fijando las especificaciones relativas al sistema de operación y a los vehículos, de tal manera que se satisfagan debidamente las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene exigidas para la prestación del servicio.

En la propia concesión se incluirán los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones a que se sujetará dicha prestación.

4.- Obligaciones del Concesionario.

La nueva Ley de Transporte del Distrito Federal consigna las obligaciones del concesionario en su artículo 45 al establecer que los concesionarios deberán:

I.- Prestar el servicio público en los términos de la concesión otorgada, de manera continua, regular, uniforme, obligatoria y permanente;

II.- No interrumpir la prestación del servicio, salvo por las causas establecidas en la sección IV de este Capítulo (causas de fuerza mayor o caso fortuito);

III.- Cumplir con todas las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables a la prestación del servicio público de transporte;

IV.- Construir, ampliar o adecuar, con sus propios recurso, instalaciones tales como talleres, almacenes, oficinas, bodegas, y en general cualquier servicio conexo que

fuera necesario para la debida prestación del servicio público, previo cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.

V.- Proporcionar a la autoridad, cuando así lo exija, todos los informes, datos y documentos que se requieran para conocer y evaluar la forma de prestación de dichos servicios. Para tal efecto, están obligados a proporcionar a los inspectores de la Secretaría debidamente acreditados, todos los informes y datos que sean necesarios para el cumplimiento de su cometido, así como darles acceso a sus oficinas, almacenes, bodegas, talleres y demás instalaciones propiedad o en posesión del concesionario;

VI.- Prestar el Servicio Público de Transporte de manera gratuita, cuando por causas de fuerza mayor, de desastre o de seguridad pública así se requiera, previo acuerdo de la Secretaría con el jefe del Distrito Federal, siempre y cuando tenga el carácter de temporal y se aplique a las zonas que así lo necesiten;

VII.- Proporcionar capacitación continua a sus trabajadores con el fin de garantizar la calidad en el servicio, en los términos de la Ley de la materia;

VIII.- En general, cumplir con las disposiciones de esta Ley, su reglamento, el título de concesión y demás ordenamientos aplicables.

Asimismo, el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, señala en su artículo 16 que en las concesiones que otorgue el Departamento del Distrito Federal para la explotación del servicio, se harán constar como obligaciones del concesionario las siguientes:

1.- Prestar el servicio de manera uniforme y continua;

2.- Prestar el servicio a toda persona que los solicite, salvo en los siguientes casos de excepción imputables a los propios solicitantes: encontrarse en estado de ebriedad o de desaseo; hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos, actos contrarios a la moral y las buenas costumbres; pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones reglamentarias; no existir mutuo acuerdo sobre el importe de la prestación del servicio en los casos en que no haya tarifa autorizada o cuando expresamente el reglamento establezca que dicha prestación quedará sujeta a cuotas convencionales;

3.- Declarar expresamente que se somete a las disposiciones de este reglamento, a las estipulaciones que se establezcan en los contratos o a las condiciones que se señalen en los permisos;

4.- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre el equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia, que ajuicio de la autoridad exija la prestación del servicio público;

5.- Otorgar las garantías previstas en el presente reglamento (artículo 21);

6.- Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones de este reglamento, tendientes a subsanar las deficiencias del servicio;

7.- Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en casos de resolución de contrato, revocación de permisos o en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio;

8.- Conservar las instalaciones y el equipo en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad con las disposiciones del presente reglamento;

9.- Contar con personal idóneo que tenga la educación y correcta presentación que exija el servicio del público.

El artículo 33 de citado Reglamento, también establece como obligación del concesionario o de sus causahabientes, que al vencimiento de la concesión deberán de entregar en propiedad al Departamento del Distrito Federal, libres de todo gravamen y sin derecho a exigir su precio los vehículos, estaciones, talleres, almacenes, vías, útiles y demás bienes muebles e inmuebles necesarios para continuar la explotación.

Asimismo establece que si durante la décima parte del tiempo, que preceda al vencimiento de la concesión, el concesionario no mantiene los vehículos, vías, etc., en buen estado, el Departamento del Distrito Federal nombrará un interventor que vigile o se encargue de mantenerlos al corriente para que pueda seguirse proporcionando un servicio eficiente al público.

Otra de las obligaciones que marca el reglamento para los concesionarios del servicio de transporte público de pasajeros, es la de no hacer uso de la vía pública para el establecimiento de terminales. Además, deberán de no producir molestias de ninguna naturaleza a los habitantes o establecimientos contiguos al del local ocupado por las terminales de sus líneas (artículo 37).

De igual forma, los concesionarios estarán obligados a contribuir a la prestación del servicio en zonas incosteables, con el número de vehículos que al efecto señalen las autoridades del Departamento, y cuyo número será de uno como mínimo y como máximo el 5% del número de los vehículos autorizados en cada concesión (artículo 38).

La obligación de los concesionarios establecida en el artículo 39, expresa que los concesionarios están obligados a cumplir con todos los requisitos que sobre inspección de vehículos señale el reglamento de tránsito.

Además, estarán obligados a proporcionar, cuando la autoridad así lo exija, todos los informes y datos verídicos que se requieran para conocer la forma de explotación de dichos servicios en relación con las necesidades del público y del gobierno, y para el efecto, están obligados a proporcionar a los inspectores del Departamento del Distrito Federal, debidamente acreditados, todos los informes o datos que sean necesarios para el cumplimiento de su cometido, a mostrarles los libros de contabilidad, expedientes y documentos concernientes a la situación material, económica y financiera de los repetidos concesionarios, sin limitación ni restricción alguna, así como a darles acceso a sus oficinas, almacenes, bodegas, talleres y demás dependencias.

Para finalizar con las obligaciones que establece el reglamento para los concesionarios, nos referiremos al artículo 48 que dispone que los concesionarios tienen obligación de llevar la contabilidad de sus ingresos y gastos de operación, de conformidad con el tipo de contabilidad que el Departamento del Distrito Federal apruebe; de poner esta contabilidad a disposición de los inspectores o delegados debidamente autorizados por el citado Departamento, y rendir sus informes sobre la operación con la frecuencia y periodicidad que el propio Departamento establezca.

Para concluir con las obligaciones que tiene el concesionario del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, expresaremos las obligaciones que se encuentran contenidas en el documento mediante el cual se autoriza la prestación del servicio, y que se le denomina de diversas formas, pero que sin embargo, se refiera a una misma situación jurídica.

En este sentido, tenemos que el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, lo llama Contrato-Concesión; la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, lo denomina como Concesión; y por último, se le acostumbra llamar por la todavía existente Dirección General de Autotransporte Urbano del Distrito Federal, como autorización, contrato o permiso; por nuestra parte, y para estar de acuerdo tanto con la doctrina administrativa como con la nueva Ley de transporte del Distrito Federal, lo entenderemos como escrito de autorización de la concesión o título de concesión.

El título de concesión contiene en la cláusula quinta, las obligaciones que debe de cumplir el concesionario en la prestación del servicio materia de la concesión, cláusula que se divide en dos partes: la primera, establece las reglas de operación del servicio; la segunda, que establece lo que son propiamente las obligaciones del titular de la concesión.

a) Reglas de operación del servicio:

1.- Horarios: el tiempo mínimo en que deberá prestarse el servicio, será de las 05:00 a las 24:00 horas, diariamente con las siguientes frecuencias: tres minutos máximo tratándose de espacios de ascenso y descenso en la vía pública previamente autorizados, y en el caso de base o paraderos de uso común fuera de la vía pública podrán ser de hasta de 5 minutos.

2.- Tarifas: estas se irán modificando de acuerdo a los estudios que se realicen por la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, através de los órganos establecidos para ese fin y de acuerdo a las normas establecidas.

Hasta de 5 kms.
Más de 5 kms. hasta 12 kms.
Más de 12 kms. hasta 17 kms.
Más de 17 kms.

La operación del servicio se sujetará a los itinerarios, bases, espacios de ascenso y descenso y paradas que especifiqué este documento y a lo dispuesto en la materia por la Ley, Reglamento, Acuerdos, Manuales, Circulares y demás ordenamientos vigentes.

b) Obligaciones del titular:

1.- Cumplir con el servicio de manera regular, obligatoria, uniforme y continua.

2.- Prestar el servicio a toda persona que los solicite, salvo en los siguientes casos de excepción imputables a los propios solicitantes: encontrarse en estado de ebriedad o de desaseo; hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos, actos contrarios a la moral y las buenas costumbres; pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones reglamentarias; no existir mutuo acuerdo sobre el importe de la prestación del servicio en los casos en que no haya tarifa autorizada o cuando expresamente el reglamento establezca que dicha prestación quedará sujeta a cuotas convencionales.

3.- Someterse a las disposiciones del Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal y a las estipulaciones que se establecen en esta autorización.

4.- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre el equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia, que ajuicio de la autoridad exija la prestación del servicio público.

5.- Otorgar las garantías previstas en el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, así como en reglamento de tránsito.

6.- Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones del Reglamento precitado, tendientes a subsanar las deficiencias del servicio.

7.- Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en casos de resolución de contratos, revocación de permisos o en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio.

8.- Conservar las instalaciones y equipos en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad en las disposiciones del Reglamento citado.

9.- Contar con el personal idóneo, educado y de correcta presentación, como lo exige el servicio público.

10.- Responsabilizarse de la conducta de permisionarios, choferes y empleados de la organización y enviarlos a los cursos de capacitación y actualización que impartan las autoridades correspondientes.

11.- Responder solidariamente del pago de las sanciones que se impongan a permisionarios y/o conductores o despachadores de vehículos a que se refiere esta autorización, así como de las obligaciones y/o responsabilidad objetiva, derivada de accidentes ocasionados imprudencial o intencionalmente en relación con la prestación del servicio.

12.- Exhibir documentación que acredite su legal personalidad y representación.

13.- Cumplir con las obligaciones que se deriven del uso de estaciones o paraderos en el área urbana del Distrito Federal.

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA

14.- En caso de emergencia, siniestro u otras circunstancias, que afecten a la ciudadanía, prestará el servicio bajo las condiciones que establezca el Departamento del Distrito Federal.

15.- Observar los requisitos reglamentarios y cumplir con la inspección y verificación prevista en las disposiciones legales en materia de tránsito, transporte y ecología.

Ahora bien, en cuanto a la obligación que se establece para los concesionarios en los artículos 37 fracción V y 52 fracción IV de la Ley de Transporte del Distrito Federal, en el artículo 16 apartado 5 del Reglamento citado, así como en la cláusula Quinta apartado 5 inciso "e" del escrito de autorización de la concesión, y que se refiere a la garantía que debe de otorgar el concesionario para el cumplimiento de las obligaciones inherentes o establecidas en la misma concesión.

El citado reglamento en su artículo 21 señala que las garantías que deberá de otorgar el concesionario serán las que, a juicio del Departamento, se juzguen bastantes para asegurar el cumplimiento por parte del concesionario, de las obligaciones derivadas de la concesión o permiso, entre las que deben de incluirse, el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los Reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes, o del incumplimiento de las condiciones fijadas en la concesión o permiso; relativas a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene; así como las que se deriven de accidentes y de las prestaciones establecidas por las disposiciones sobre trabajo.

En este sentido, y toda vez de que la Ley de Transporte del Distrito Federal es obscura, así como su Reglamento es omiso, en señalar o indicar cuáles son las formas o medios de como garantizar las obligaciones del concesionario, resulta aplicable en este caso, lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 127, que señala "los concesionarios o permisionarios de servicios públicos de transporte de pasajeros en vías generales de comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligados a proteger a los viajeros y sus pertenencias de los riesgos que puedan sufrir con motivo de la prestación del servicio y a los usuarios de la vía por el uso de las mismas.

La protección que al efecto se establezca, deberá ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del concesionario o permisionario y amparará los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o equipaje o demás objetos de su propiedad o posesión, que se registren desde que aborden hasta que desciendan del vehículo, o al usuario de la vía durante el trayecto de la misma.

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

Asimismo, resulta aplicable a este caso, lo que dispone el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, respecto a las formas o medios de garantizar las obligaciones de los concesionarios, lo cual se encuentra contenido en los artículos 26, 27 y 28.

Artículo 26.- Para el cumplimiento y garantía de las obligaciones que señala el artículo 127 de la ley, los transportistas podrán:

I.- Contratar seguro con las Instituciones de Seguros legalmente autorizadas o concesionadas , por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, o

II.- Responder de manera directa, previa la autorización de la Secretaría, mediante la constitución de un fondo de garantía, quedando sujetos al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que al respecto dicte la Secretaría.

Artículo 27.- Los transportistas que garanticen el cumplimiento de su obligación através de seguros deberán exhibir ante la Secretaría, la póliza debidamente actualizada que ampare las indemnizaciones correspondientes, dentro de los diez días hábiles siguientes a la fecha en que se incremente el salario mínimo.

Artículo 28.- Si los transportistas no garantizan el cumplimiento de su obligación en cualquiera de las formas previstas en los artículos anteriores, independientemente de las sanciones a que se hagan acreedores, en caso de accidentes para el pago de las indemnizaciones que correspondan, responderán de su cumplimiento con los bienes de su propiedad.

Por otro lado, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en el Capítulo VIII, Sección Primera en el artículo 108, señala que los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros deberán de contar con pólizas de seguros que cubran la responsabilidad civil por accidente, así como las lesiones y daños que puedan ocasionar a los usuarios y peatones.

En este sentido, la Ley de Transporte del Distrito Federal en el capítulo referente a los usuarios, através del artículo 13 señala en forma obscura que el prestador del servicio de transporte público de pasajeros, deberá responder mediante póliza de seguro, por los daños que ocasione al usuario por la prestación del mismo.

Por todo lo anterior, consideramos que al no establecer la Ley de Transporte del Distrito Federal, en forma clara y precisa, los medios o formas mediante los cuales el concesionario debe de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas o inherentes a la concesión, y particularmente a la obligación derivada de la responsabilidad civil objetiva, deberá de resultar aplicable lo dispuesto por la Ley de Vías Generales de comunicación, el Reglamento del citado artículo 127, asi como lo dispuesto por el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

Por lo tanto, el concesionario del servicio de transporte público de pasajeros, deberá de garantizar sus obligaciones, mediante una póliza de seguro que contrate con una Institución autorizada por la ley o mediante un fondo de garantía, y en el caso de que se ocasionare un accidente con un vehículo destinado a la prestación del servicio, y el concesionario no contará con ninguna de las formas que se señalan para la garantía de su obligación, independientemente de que por conducto de la Secretaría de Transportes y Vialidad se revoque la concesión que se le otorgó, el concesionario deberá de responder de la obligación de reparar los daños ocasionados, con los bienes de su propiedad de conformidad por lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

5.- Rescisión.

Como ya lo hemos estudiado en el apartado en el que hablamos de los modos o formas de extinguir las concesiones, en el cual establecimos que la rescisión es una forma de terminar la concesión, pero siempre y cuando se considere a la naturaleza jurídica de la concesión como un contrato; ha quedado expresado que la rescisión es la extinción que se hace de la concesión en forma unilateral por la autoridad concedente, y cuando ha sido así establecido por las partes contratantes, en virtud del incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario en la prestación del servicio publico de pasajeros en el Distrito Federal.

En este sentido, y toda vez de que en el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, así como en la autorización (nosotros la llamamos título de concesión) que otorga la todavía existente Dirección General de Autotransporte Urbano de Distrito Federal, se emplea el término contrato o autorización para referirse a la concesión, es posible hablarse de la rescisión como un medio por el

cual dar por extinguida la concesión por incumplimiento de las obligaciones por parte del concesionario.

Sin embargo, es importante hacer notar que en la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, no se hablaba ya como medio de terminar a la concesión a la rescisión, sino que se emplea el término de revocación para expresar la forma por la cual se dan por terminada la concesión, por incumplimiento o inobservancia de las obligaciones que tiene el concesionario en la prestación del servicio.

De lo anterior tenemos, que se puede expresar que tanto el concepto rescisión al que se refiere el citado Reglamento y la autorización otorgada por la Dirección General de Autotransporte Urbano del Distrito Federal, así como el concepto revocación empleado por la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, se refieren a una misma situación jurídica, al señalárseles como los medios o figuras jurídicas por los cuales se da por terminada la concesión otorgada a los particulares para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, como consecuencia del incumplimiento o inobservancia de las obligaciones establecidas para el concesionario en la Ley, el Reglamento, la autorización o en cualquier disposición legal vigente en materia de tránsito y transporte público de pasajeros en la jurisdicción del Distrito Federal.

En virtud de lo expuesto, pasaremos a indicar expresamente las causas de terminación de la concesión a que se refieren en sus diversos preceptos la Ley de Transporte del Distrito Federal, el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, y la Autorización que otorga la Dirección General de Autotransporte Urbano del Distrito Federal, (de acuerdo a la nueva Ley, será la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal).

El artículo 49 de la Ley dispone como causa de extinción de las concesiones:

I.- Expiración del plazo o de la prórroga que se hubiere otorgado a la concesión;
II.- Caducidad;
III.- Revocación;
IV.- Renuncia del titular de la concesión;
V.- Desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión;
VI.- Quiebra;
VII.- Liquidación;
VIII.- Muerte del titular de la concesión, y
IX.- Las demás contenidas en otros ordenamientos jurídicos aplicables y en el título de concesión.

Asimismo, el artículo 50 de la Ley, señala como causas concretas de caducidad, las siguientes:

I.- No iniciar la prestación del servicio dentro del plazo señalado para tal efecto por la concesión, salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables ajenos a la voluntad del concesionario, y

II.- Suspender la prestación del servicio por causas imputables al concesionario durante un plazo mayor de treinta días.

La caducidad será declarada administrativamente conforme al procedimiento que señala el artículo 53 de esta Ley y el artículo 51 de su Reglamento.

Las causas de revocación de las concesiones que establece la Ley, son las contempladas en el artículo 52 que señala las siguientes:

I.- Ceder, hipotecar, enajenar o de cualquier manera gravar la concesión, o alguno de los derechos en ella establecidos, o bienes a efectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización por escrito de la Secretaría;

II.- Modificar o alterar las tarifas, horarios, itinerarios, rutas, recorridos y demás condiciones de prestación del servicio, sin la previa autorización de la Secretaría;

III.- Dejar de prestar el servicio sin causa justificada en los términos de esta Ley, a cualquier usuario que lo solicite;

IV.- Si la garantía otorgada por el concesionario, en los casos en que así lo haya exigido la autoridad para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la concesión, dejen de ser satisfactorias;

V.- No acatar las disposiciones de la Secretaría relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones y modalidades impuestas por la Secretaría conforme a esta Ley y su Reglamento para la Prestación del Servicio Público de Transporte;

VI.- Incumplimiento de las obligaciones administrativas, técnicas, de operación y de financiamiento en la prestación del servicio;

VII.- No cubrir los derechos por refrendos anuales de vigencia de la concesión así como los correspondientes conforme a la ley de la materia;

VIII.- No cubrir las indemnizaciones por daños que se originen con motivo de la prestación de los servicios;

IX.- Si los vehículos o personas destinados directamente a la prestación del servicio, no cumplen con las disposiciones de los ordenamientos legales aplicables, e

X.- Incumplir retiradamente cualquiera de las obligaciones o condiciones establecidas en esta ley, sus reglamentos y en el título de concesión.

Las causas por las cuales la Secretaría puede dar por rescindida la concesión, de acuerdo a lo que establece el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, son la que señala el artículo 50 que dispone como causas de rescisión de las concesiones:

a) No establecer el servicio dentro del plazo señalado para tal efecto, por la concesión salvo en caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables a juicio del Departamento del Distrito Federal;

b) La interrupción del servicio público prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal;

c) Enajenar la concesión, alguno de los derechos en ella contenidos o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal;

d) Cambiar el beneficiario de la concesión su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válidamente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral, y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del artículo 17;

e) Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas, y apartarse de los itinerarios señalados, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal;

f) Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas en la concesión, deja de ser satisfactoria;

g) No acatar las órdenes del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación o reposición del equipo, cuando éste deje de satisfacer las condiciones de

eficiencia, higiene, seguridad y comodidad inherentes a la prestación del servicio público de que se trate;

h) No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal relativas al aumento de capacidad, modificación de rutas, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que debe prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva;

i) Si los vehículos o el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

Por último, expondremos las causas por las cuales se da por terminada la concesión de acuerdo a lo que dispone la autorización o contrato-concesión, que otorga la Dirección General de Autotransporte Urbano del Distrito Federal, al establecer en su cláusula octava que, se rescindirá administrativamente la autorización, cuando el permisionario incumpla con cualquiera de las obligaciones contraídas en el mismo, o bien, cuando se ubique en alguno de los siguientes supuestos:

1.- Cuando se originen molestias al público y se obstaculicen la circulación de peatones o vehículos.

2.- Cuando el servicio no se preste en forma regular y continua.

3.- Cuando se alteren las tarifas.

4.- Por causas de interés público.

5.- Cuando se incumplan de manera reiterada las obligaciones estipuladas en el presente instrumento.

6.- No establecer el servicio dentro del plazo para tal efecto señalado, por la autorización salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables, ajenos a la voluntad del concesionario.

7.- La interrupción del servicio público prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

8.- Enajenar la autorización, alguno de los derechos en el contenidos o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

9.- Cambiar el beneficiario de la autorización su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válidamente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral, y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del artículo 17.

10.- Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas y apartarse de los itinerarios señalados, sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

11.- Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la autorización, deja de ser satisfactoria.

12.- No acatar las ordenes del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación o reposición del equipo, cuando éste deje de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, higiene y comodidad inherentes a la prestación del servicio de que se trate.

13.- No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que deba de prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva.

14.- Si los vehículos o el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

Para concluir este apartado y con ello el presente capítulo, expondremos el procedimiento administrativo mediante el cual se declara la caducidad o revocación de las concesiones, de conformidad con lo dispuesto por los artículos 53 y 54 de la nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, y el artículo 51 de su Reglamento.

Artículo 53.- La extinción de una concesión por cualquiera de las causas de caducidad o de revocación que se enumeran en los artículos 50 y 52 de esta Ley, será declarada administrativamente por el jefe del Distrito Federal, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

La Secretaría hará saber al concesionario los motivos de caducidad o revocación, en su caso, en que haya incurrido y le señalará un plazo de 15 días para que presente pruebas y defensas.

Presentadas las pruebas y defensas, la Secretaría acordará dentro de tres días hábiles siguientes sobre la admisión de las mismas, señalando día y hora para la celebración de la audiencia de desahogo de pruebas y alegatos, misma que deberá de verificarse dentro de los siete días hábiles siguientes a que se notifique la admisión de las pruebas.

La audiencia tendrá por objeto el desahogo de las pruebas ofrecidas, así como la recepción de los alegatos que formulen los interesados por sí o por medio de sus representantes. Concluida la audiencia comparezcan o no los interesados, la autoridad emitirá resolución debidamente fundada y motivada dentro del plazo de diez días hábiles.

En el caso de que se declare caduca o revocada la concesión en los términos de este artículo, o bien cuando haya expirado el plazo de la misma, el concesionario no tendrá derecho a ninguna compensación o indemnización por tales motivos.

Artículo 54.- Las concesiones pueden revocarse unilateral y anticipadamente por el jefe del Distrito Federal por razones de interés público, sin que exista motivo de caducidad o revocación, debiendo fundarse en la aparición de nuevas circunstancias de hecho no existentes o no conocidas al momento de dictarse el acto originario, así como una distintiva valorización de las mismas circunstancias de hecho que den origen al acto, o del interés público que afecta. En consecuencia, el acto de revocación debe de estar debidamente fundado y motivado, no debiendo ser intempestivo ni arbitrario y debe darse en todos los casos un plazo prudente a los concesionarios para el cumplimiento del acto de revocación.

Dictada la revocación por la autoridad competente, ésta debe de ser notificada personalmente al concesionario. Practicada la notificación, la autoridad asumirá en forma directa la prestación del servicio público y pagará al concesionario la indemnización que le corresponda.

En la declaratoria de revocación se establecerán las bases generales que sirven para fijar el monto de la indemnización que haya de cubrirse al concesionario, misma que será fijada por peritos, pero en ningún caso podrá tomarse como base para la indemnización el valor intrínseco de los bienes concesionados.

Si el afectado estuviese conforme con el monto de la indemnización, la cantidad que se señale por este concepto tendrá carácter definitivo. Si no estuviere conforme, el importe de la indemnización se determinará por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo del Distrito Federal, a petición del interesado quien deberá formularla dentro del plazo de 15 días, contados apartir de la fecha en que se le notifique la resolución que determine el monto de la indemnización.

La autoridad otorgará un plazo prudente al concesionario para el cumplimiento del acto de revocación.

CAPITULO IV

LA RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR PARTE DE LAS AGRUPACIONES O RUTAS DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL.

A) RESPONSABILIDAD DERIVADA DE LOS VEHÍCULOS CON LOS QUE SE PRESTA EL SERVICIO.

Partiendo de la base de que todos los vehículos automotores son considerados mecanismos o instrumentos peligrosos por la velocidad que desarrollan, consideramos que la responsabilidad civil que se deriva de los daños ocasionados por los vehículos con los que se presta el servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, es una responsabilidad de tipo objetiva, de acuerdo a lo que disponen los artículos 1913 y 1932 del Código Civil del Distrito Federal.

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

Artículo 1932 Igualmente responderán los propietarios de los daños causados:

I.- Por la explosión de máquinas o por la inflamación de substancias explosivas;
II.- Por el humo o gases que sean nocivos a las personas o a las propiedades;
III.- Por la caída de sus árboles, cuando no sea ocasionada por fuerza mayor;
IV.- Por las emanaciones de cloacas o depósitos de materias infectantes;
V.- Por los depósitos de agua que humedezcan la pared del vecino o derramen sobre la propiedad de éste;
VI.- Por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materias o animales nocivos a la salud o por cualquiera causa que sin derecho origine algún daño.

En este sentido, podemos señalar que los vehículos con los cuales se presta el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, son considerados tanto por la doctrina como por la Ley, como mecanismos, instrumentos, aparatos o cosas peligrosas que pueden ocasionar algún daño por la velocidad que desarrollan, así como por el movimiento y peso de los mismos, o por el humo o gases que despiden en la combustión que desarrollan sus motores.

En este sentido, los citados preceptos disponen que quién haga uso de mecanismos o aparatos peligrosos que lleguen a causar algún daño, será responsable de los daños que se ocasionen; y que el dueño o propietario será responsable de los daños que se ocasionen con cualquiera de las cosas que se enumeran en el artículo 1932; por lo que consideramos, que tanto los que hacen uso, así como los dueños o propietarios de los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, serán responsables de los daños que lleguen a ocasionar los citados vehículos, aunque no se obre ilícitamente y aunque no exista culpa del autor del daño.

Lo anterior en razón de que dichos vehículos con los que se presta el servicio, son considerados como instrumentos, aparatos o cosas peligrosas de las que se encuentran reguladas tanto por el artículo 1913 por la velocidad que desarrollan, así como por las fracciones II y VI del artículo 1932, ya que los vehículos multicitados, pueden llegar a ocasionar daños a terceros, por la emanación de humos y gases nocivos a la salud al realizarse la combustión interna de sus motores, o por el movimiento y peso de los mismos, lo que origina la potencialidad de llegar a causar algún daño aun obrando lícitamente, y como consecuencia, del daño que produzcan se genera la obligación de repararlo.

En este mismo sentido se ha pronunciado Nuestro Máximo Tribunal, al considerar a los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros como instrumentos o cosas peligrosas por la velocidad que desarrollan, así como por el peso y movimiento de los mismos, como podemos observarlo en la siguiente jurisprudencia y ejecutoria de amparo.

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA. TRANSPORTES.-

Los camiones del servicio de transporte de pasajeros son indudablemente instrumentos peligrosos, por la velocidad que desarrollan; y por tanto, el daño que lleguen a causar y la consiguiente responsabilidad no pueden tener por base el contrato de transporte, sino lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley General de Vías de Comunicación y los artículos 1913, 1915 y siguientes del Código Civil.

Sexta Época, Cuarta Parte:

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1443/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1445/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1447/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI. Pág. 224 A. D. 1449/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1451/61 Autobuses de Occidente, .S.A. de C.V. 5votos.

Número 269, Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Pág. 764".

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA.-

El dueño de un camión es responsable por los daños que cause dicho vehículo, aunque haya sido manejado indebidamente por un empleado suyo, fuera de sus funciones y de sus horas de trabajo. El caso queda comprendido en los previsto por la fracción VI del artículo 1932 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales la cual previene que los propietarios responden de los daños causados "por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materiales o animales nocivos a la salud o por cualquier causa que sin derecho origine algún daño". En efecto, Elías Alvarado Carmona era empleado de la empresa demandada, por descuido del chofer encargado de llevar a cargar y recoger los camiones, y del despachador de la fabrica de hielo, el mencionado machetero pudo llevarse el camión de referencia, fuera de sus funciones y horas de trabajo. También es aplicable al caso el artículo 1913 del referido Código Civil, porque el vehículo citado es un mecanismo peligroso por la velocidad que puede desarrollar y se encontraba en uso de la demandada cuando uno de sus empleados lo sacó de la fabrica de hielo propiedad de la misma. Los citados artículos 1932 fracción VI y el artículo 1913 imponen a los propietarios y a quienes hacen uso de cosas peligrosas, la obligación de responder del daño que causen, por el riesgo objetivo que se crea con la posesión y uso de tales cosas. La cita fracción VI del artículo 1932 habla del "movimiento de máquinas" y de "cualquier causa que sin derecho origine algún daño", y el artículo 1913 se refiere "al daño que se cause aunque no se obre ilícitamente, a no ser que se demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima." La responsabilidad objetiva prevista en el artículo 1932 fracción VI fue reconocida por esta Suprema Corte en la ejecutoria del amparo directo 4607/1959 promovido por Manuela García, que en lo conducente dice: "La responsabilidad objetiva establecida por el precitado artículo 1932 en la última parte de su fracción VI, no se apoya en la culpa de la propietaria o encargada de guardar el edificio, sino en la obligación legal de ésta de garantizar a todos los que hacen uso de él su seguridad personal, de manera que no sufran daño alguno, pues debe partirse del principio jurídico de que todos los hombres tiene derecho a la seguridad de su persona y de sus bienes, y por tanto, todo daño no autorizado por la ley constituye una violación de ese derecho". Los Códigos Civiles de 1870 y 1884 en sus respectivos artículos 1594 y 1478 imponían a los propietarios la obligación de reparar el daño que causarán y que fueran resultado de cualquier acto ilícito en sí mismo, pero en cuya ejecución haya habido culpa o negligencia. Es decir, dichos Códigos establecían como base de la responsabilidad el principio de culpa. La doctrina solía equiparar el daño causado por animales al producido por cosas; y hacía responsables de ese daño a quienes tenían la guarda de ellos, siendo el principio de la culpa; pero en el Código de 84, el daño de animales se regía por el artículo 1480 que remitía al Código Penal vigente entonces, cuyo artículo 343 declaraba responsable de los daños y perjuicios causados por un animal o cosa, a la persona que se estuviere sirviendo de ellos al causarse el daño, a no ser que acreditara que no tuvo culpa. En este último precepto se establecía ya la presunción de la culpa del

usuario, y se le imponía la obligación de probar que no la hubo de su parte. En el derecho francés, inspirado aun en los principios de la guarda de la cosa (artículo 1384 del Código civil), el caso de un empleado comisionado infiel que usa un vehículo sin consentimiento de su dueño, se resuelve a cargo de éste, según opinión sustentada por Henri Mazeaud en la página 439 del Tomo I de su tratado de Responsabilidad Civil: "En resumen, el hecho de que una persona se apodere indebidamente de una cosa, o en términos más generales, de que se sirva de la cosa sin consentimiento o contra la voluntad del dueño, no arrebata a este último el carácter de guardián ni lo exonera de la responsabilidad que al guardián le atribuye el inciso primero del artículo 1384". En cambio, según el Código Civil en vigor, no es necesario invocar el principio de culpa para que el propietario de un vehículo sea responsable del uso indebido que haya hecho de él un empleado suyo, porque los mencionados artículos 1932 fracción VI y 1913 establecen el daño objetivo a cargo de quienes son propietarios o usan mecanismos peligrosos. En la especie, quedó probado el riesgo objetivo con el reconocimiento que hizo la demandada de ser propietaria del camión de referencia, y con la testimonial que ella misma rindió, en la que aparece que tenía en uso el vehículo y que por descuido de sus empleados, otro de ellos, Elías Alvarado Carmona, se apoderó de él y causo la muerte del menor hijo de la hoy quejosa. Estos datos son bastantes para estimar que la demandada es responsable del daño que causó el camión de su propiedad manejado por uno de sus empleados; y que la actora ahora quejosa probó la acción que ejercitó en su demanda. No es óbice a lo anterior lo previsto por el artículo 19124 del Código Civil, porque no se trata de daños causados por los obreros dependientes del patrón en el ejercicio de sus funciones, caso en que rige el principio de culpa, sino del daño causado por una máquina o aparato peligroso; y porque aun en el supuesto de que fuera aplicable ese precepto, la propia empresa demostró que hubo culpa de su parte, por el descuido de los encargados de vigilar el camión.

Amparo Directo 4475/60.- Quejoso: Gabina Córdoba.- Fallado el 12 de febrero de 1962.- Unanimidad de 4 votos.- Ponente: Ministro Gabriel García Rojas.- 3a. Sala.- Informe 1962, Pág. 76".

De lo anterior tenemos que, tanto el Código Civil del Distrito Federal, como Nuestro Máximo tribunal, señalan que la responsabilidad que se deriva del uso y posesión de los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, es una responsabilidad objetiva o también llamada del riesgo creado; y la cual parte del principio de que quién introduce en la sociedad una cosa potencialmente dañosa para terceros, se obliga a reparar los daños que ésta ocasiones, se beneficio o no con la misma, ya que su obligación de reparar el daño causado, no surge del provecho que pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que ulteriormente produce el daño.

B) OBLIGACIONES DE LOS CONCESIONARIOS EN LA AUTORIZACIÓN QUE OTORGA LA DIRECCIÓN GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO DEL DISTRITO FEDERAL.*

Toda persona física o moral que se interesa en la prestación del servicio público de transportes de pasajeros en el Distrito Federal, una vez que ha satisfecho todos y cada uno de los requisitos dispuestos tanto por la Ley de Transporte del Distrito Federal, como por el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, y por los Acuerdos y Circulares, así como también los requisitos que señale la propia Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal.

El Jefe del Distrito Federal através de la citada Secretaría de Transportes y Vialidad, otorgará a los particulares que hayan satisfecho los requisitos, la concesión para prestar el servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, lo cual se hará atendiendo a los principios que rigen a todas las concesiones, como ya lo estudiamos en el apartado correspondiente.

En la concesión que se otorga a los particulares para la prestación del servicio público de pasajeros en el Distrito Federal, se establecen para el concesionario una serie de obligaciones que deberá de observar y cumplir en la prestación del servicio, y en caso de inobservancia o incumplimiento de las mismas, el Jefe del Distrito Federal através de la Secretaría de Transportes y Vialidad, podrá declarar administrativamente revocada la concesión que se otorga para la prestación de ese servicio, lo anterior atendiendo a lo que ya hemos estudiado que disponen los artículos 50 y 52 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, y de acuerdo al procedimiento señalado en el artículo 53 de la citada Ley.

En la concesión que se otorga a los particulares para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, por parte de la citada Secretaría, se establece en el escrito de autorización de la concesión, en su cláusula primera las características con las que el concesionario se obliga a prestar el servicio, señalándose como tales:

---

* Organismo descentralizado del Departamento del Distrito Federal, encargado de otorgar las concesiones y permisos a los particulares para la Prestación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en el Distrito Federal, hasta antes de que entrará en vigor la Nueva Ley de Transporte del Distrito Federal, que establece que la Autoridad encargada de las concesiones y permisos en esta materia, será el Jefe del Distrito Federal através de la Secretaría de Transportes y Vialidad. De acuerdo a la Ley publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1995.

La continuidad, regularidad, igualdad, generalidad, obligatoriedad, higiene y eficiencia en beneficio de los usuarios; comprometiéndose además el concesionario, a observar las disposiciones legales, los convenios, acuerdos y demás ordenamientos en materia de tránsito y transporte, y acatar las medidas y condiciones que establezcan las autoridades del Distrito Federal.

En este sentido, el concesionario de acuerdo a la cláusula segunda del escrito de autorización de la concesión, se obliga a que los vehículos con los que se preste el servicio, serán de siete años como máximo de antigüedad en el modelo, contados apartir de la fecha de otorgamiento de la concesión, y los cuales deberán de ajustarse a las condiciones y disposiciones técnicas, físicas, de seguridad y confort, para la prestación adecuada del servicio, que serán las establecidas en las convocatorias anuales para la revista reglamentaria que dictará la autoridad correspondiente.

En el del escrito de autorización de la concesión que se otorga a los particulares ya sea a personas físicas o morales, se señalan en forma expresa en la cláusula quinta las reglas de operación del servicio y las obligaciones que deberá de observar y cumplir el concesionario en la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

a) Reglas de operación del servicio.

1.- Horarios: el tiempo mínimo en que deberá prestarse el servicio, será de las 05:00 a las 24:00 horas, diariamente con las siguientes frecuencias: tres minutos máximo tratándose de espacios de ascenso y descenso en la vía pública previamente autorizados, y en el caso de base o paraderos de uso común fuera de la vía pública podrán ser de hasta de 5 minutos.

2.- Tarifas, estas se irán modificando de acuerdo a los estudios que se realicen por la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, através de los órganos establecidos para ese fin y de acuerdo a las normas establecidas.

Hasta de 5 kms.
Más de 5 kms. hasta 12 kms.
Más de 12 kms. hasta 17 kms.
Más de 17 kms.

La operación del servicio se sujetará a los itinerarios, bases, espacios de ascenso y descenso y paradas que especifique este documento y a lo dispuesto en la materia por la Ley, Reglamento, Acuerdos, Manuales, Circulares y demás ordenamientos vigentes.

b) Obligaciones del titular:

1.- Cumplir con el servicio de manera regular, obligatoria, uniforme y continua.

2.- Prestar el servicio a toda persona que los solicite, salvo en los siguientes casos de excepción imputables a los propios solicitantes: encontrarse en estado de ebriedad o de desaseo; hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos, actos contrarios a la moral y las buenas costumbres; pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo las disposiciones reglamentarias; no existir mutuo acuerdo sobre el importe de la prestación del servicio en los casos en que no haya tarifa autorizada o cuando expresamente el reglamento establezca que dicha prestación quedará sujeta a cuotas convencionales.

3.- Someterse a las disposiciones del Reglamento para el Servicio de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal y a las estipulaciones que se establecen en esta autorización.

4.- Ajustarse en la prestación del servicio a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre el equipo, y condiciones sobre comodidad, seguridad, higiene y eficiencia, que ajuicio de la autoridad exija la prestación del servicio público.

5.- Otorgar las garantías previstas en el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, así como en reglamento de tránsito.

6.- Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones del Reglamento precitado, tendientes a subsanar las deficiencias del servicio.

7.- Aceptar la intervención del Departamento en la administración del servicio en casos de resolución de contratos, revocación de permisos o en todos aquellos en que exista amenaza de suspensión del propio servicio.

8.- Conservar las instalaciones y equipos en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad en las disposiciones del Reglamento citado.

9.- Contar con el personal idóneo, educado y de correcta presentación, como lo exige el servicio público.

10.- Responsabilizarse de la conducta de permisionarios, choferes y empleados de la organización y enviarlos a los cursos de capacitación y actualización que impartan las autoridades correspondientes.

11.- Responder solidariamente del pago de las sanciones que se impongan a permisionarios y/o conductores o despachadores de vehículos a que se refiere esta autorización, así como de las obligaciones y/o responsabilidad objetiva, derivada de accidentes ocasionados imprudencial o intencionalmente en relación con la prestación del servicio.

12.- Exhibir documentación que acredite su legal personalidad y representación.

13.- Cumplir con las obligaciones que se deriven del uso de estaciones o paraderos en el área urbana del Distrito Federal.

14.- En caso de emergencia, siniestro u otras circunstancias, que afecten a la ciudadanía, prestará el servicio bajo las condiciones que establezca el Departamento del Distrito Federal.

15.- Observar los requisitos reglamentarios y cumplir con la inspección y verificación prevista en las disposiciones legales en materia de tránsito, transporte y ecología.

En la cláusula octava del escrito de autorización de la concesión, se establece que en caso de incumplimiento o inobservancia de cualquiera de las obligaciones contenidas en el escrito de autorización de la concesión, será causa de rescisión o revocación; asimismo señala que se podrá rescindir la concesión cuando se actualicen cualquiera de los siguientes supuestos:

1.- Cuando se originen molestias al público y se obstaculicen la circulación de peatones o vehículos.

2.- Cuando el servicio no se preste en forma regular y continua.

3.- Cuando se alteren las tarifas.

4.- Por causas de interés público.

5.- Cuando se incumplan de manera reiterada las obligaciones estipuladas en el presente instrumento.

6.- No establecer el servicio dentro del plazo para tal efecto señalado, por la autorización salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables, ajenos a la voluntad del concesionario.

7.- La interrupción del servicio público prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

8.- Enajenar la autorización, alguno de los derechos en el contenidos o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

9.- Cambiar el beneficiario de la autorización su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar válidamente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral, y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del artículo 17.

10.- Modificar o alterar substancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas y apartarse de los itinerarios señalados, sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

11.- Si la garantía prestada por el concesionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la autorización, deja de ser satisfactoria.

12.- No acatar las ordenes del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación o reposición del equipo, cuando éste deje de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, higiene y comodidad inherentes a la prestación del servicio de que se trate.

13.- No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que deba de prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva.

14.- Si los vehículos o el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

C) LA SOLIDARIDAD EN LA OBLIGACIÓN DE REPARAR EL DAÑO, POR PARTE DEL DUEÑO DEL VEHÍCULO CON QUE SE PRESTA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS Y LA RUTA O AGRUPACIÓN A LA QUE SE ENCUENTRA AGREMIADO EL VEHÍCULO CAUSANTE DEL DAÑO.

Por lo que respeta a los casos de la solidaridad como modalidad en las obligaciones, ésta es considerada por la doctrina como de naturaleza compleja, ya que crea relaciones jurídicas entre diversos sujetos activos o pasivos afectos a la obligación; en este sentido los artículos 1984, 1985 y 1987 del Código Civil del Distrito Federal señalan:

Artículo 1984 "Cuando hay pluralidad de deudores o de acreedores, tratándose de una misma obligación, existe la mancomunidad".

Artículo 1985 "La simple mancomunidad de deudores o de acreedores no hace que cada uno de los primeros deba cumplir íntegramente la obligación, ni da derecho a cada uno de los segundos para exigir el total cumplimiento de la misma. En este caso el crédito o la deuda se consideran divididos en tantas partes como deudores o acreedores haya y cada parte constituye una deuda o un crédito distintos unos de otros".

Artículo 1987 "Además de la mancomunidad, habrá solidaridad activa cuando dos o más acreedores tienen derecho para exigir, cada uno por sí, el cumplimiento total de la obligación; y solidaridad pasiva cuando dos o más deudores reporten la obligación de prestar, cada uno por sí, en su totalidad, la prestación debida".

De lo anterior podemos señalar que la solidaridad existe cuando una obligación tiene dos o más acreedores, quienes pueden exigir independientemente el pago total al deudor (solidaridad activa), o cuando existiendo dos o más deudores, éstos reportan totalmente la obligación, de manera que el acreedor puede exigir el pago a cualquiera de ellos (solidaridad pasiva).

En este tipo de obligaciones no puede existir la división respecto del crédito o la deuda, sino por el contrario, la obligación debe de ser íntegramente cumplida por el único deudor a cualquiera de los acreedores (solidaridad activa), o por alguno de los deudores al único acreedor (solidaridad pasiva); pero siempre la solidaridad en la obligación debe de resultar por voluntad de las partes o por disposición de la ley, de acuerdo a lo que dispone el artículo 1988 del Código antes citado.

Atendiendo al principio en el cual se fundamenta la responsabilidad civil objetiva o teoría del riesgo creado, podemos expresar, que la obligación de reparar los daños que se causen por el uso de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros -los cuales son considerados tanto por la doctrina como por la jurisprudencia como mecanismos peligrosos que pueden llegar a causar daños por la velocidad que desarrollan, por la emanación de humos y gases nocivos a la salud, así como por el peso y movimiento de los mismos-, será a cargo tanto de la persona física o moral que use esos mecanismos peligrosos al ponerlos a operar el servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 1913 del Código Civil, (entre las personas que usan los mecanismos peligrosos en la prestación del servicio, podemos señalar a el conductor u operador del vehículo, al dueño del vehículo y a la agrupación o ruta a la cual se encuentra agrupado o agremiado el vehículo que cause el daño); asimismo serán responsables de reparar los daños, los dueños o propietarios de los vehículos con los que se presta el servicio, y a los cuales se les consideran como mecanismos o cosas peligrosas causantes o generadores de daños, de acuerdo a lo que dispone el artículo 1932 del Código Civil.

Por lo tanto, atentos a lo que señalan los citados preceptos del Código Civil del Distrito Federal, podemos indicar en un primer momento, que los responsables de reparar los daños que se lleguen a ocasionar por el uso de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, serán las personas físicas o morales que usen los vehículos para la prestación del servicio, independientemente de que sean o no propietarios de los mismos, y de que el daño se haya producido como consecuencia de un obrar lícito.

En un segundo momento podemos señalar también como responsables de reparar los daños que se produzcan por los citados vehículos, a los dueños o propietarios de los mismos, aunque material o personalmente no sean los que intervengan en el manejo de los mecanismos peligrosos, es decir, cuando un vehículo destinado a la prestación del servicio llegue a ocasionar algún daño y el mismo no sea manejado materialmente por su propietario, sino por un dependiente u otra persona que no sea el propietario o dueño, aun así en este caso, el propietario o dueño del vehículo, deberá de reparar los daños que se ocasionen por el uso o por el hecho de haber puesto al servicio público, el vehículo causante del daño.

En este sentido, al hacer una interpretación de los artículos 37 fracción V, 45 fracción VIII y 49 fracción IV de la Ley de transporte del Distrito Federal, así como lo que disponen los artículos 16 apartado 5o., 17 apartado 4o, y el artículo 21 del Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, se desprende que el titular de la concesión deberá de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas o inherentes a la concesión, y que dicha garantía que otorgue el

concesionario para el cumplimiento de sus obligaciones deberá de cubrir entre otras, los daños que se ocasionen en los accidentes generados por los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros.

De igual forma, la obligación que tienen los concesionarios de reparar los daños ocasionados por los vehículos destinados a la prestación del servicio, se encuentra expresada en un sentido más claro y preciso en el escrito de autorización de la concesión, en la cláusula quinta inciso "b" apartado 5o., al señalar que el titular de la concesión tiene la obligación de responder solidariamente del pago de las sanciones que se impongan a permisionarios y/o conductores o despachadores de los vehículos a que se refiere la autorización, así como de las obligaciones y/o responsabilidad objetiva, derivada de accidentes ocasionados imprudencial o intencionalmente en relación con la prestación del servicio.

En este orden de ideas, podemos señalar que cuando se causa algún daño por un vehículo destinado a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, y el dueño o propietario del mismo, es una persona física que a la vez es el titular de la concesión, no existe ninguna duda en señalar que el propietario o dueño del vehículo, deberá de reparar los daños que se causen por el uso de un mecanismo considerado peligroso, como lo es el vehículo destinado a la prestación del servicio, independientemente de que el daño se haya producido como consecuencia de un obrar lícito, o de que el dueño o propietario del mecanismo peligroso no sea el que material o personalmente intervenga en el manejo del mismo.

En otras palabras, cuando el vehículo destinado a la prestación del servicio llegue a ocasionar algún daño aun obrando lícitamente, y el mismo no sea manejado materialmente por su propietario, sino por un dependiente, aun así en este caso, el propietario o dueño del vehículo, deberá de reparar los daños que se ocasionen por el uso o por el hecho de haber puesto al servicio público el mecanismo que cause algún daño; lo anterior atendiendo el principio de que quién introduce en la comunidad un mecanismo peligroso, debe de soportar los daños que éste ocasione se beneficie o no con el mismo, ya que la obligación de reparar el daño que se cause, no surge del provecho que se pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que ulteriormente produce o genere el daño; y de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 1932 del Código Civil, que señala que serán responsables los propietarios de las cosas peligrosas por el uso que se haga de las mismas cuando estas lleguen a causar algún daño.

En este sentido, y de acuerdo a lo que disponen los artículos 1917 y 1924 del Código Civil del Distrito Federal, podemos señalar que entre el dueño de un vehículo destinado a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, y sus

dependientes en el ejercicio de sus funciones, existe solidaridad en la obligación de reparar los daños que se lleguen a causar por el uso de los vehículos destinados a la prestación del servicio, ya que consideramos que ambos son causantes de los daños que se producen, en razón de que la responsabilidad del dueño o propietario del vehículo del servicio público de transporte de pasajeros, se genera al introducir éste en la comunidad un mecanismo peligroso que ulteriormente es el causante del daño; y la responsabilidad del operador o conductor del vehículo como dependiente del dueño del mismo, se deriva del hecho de que éste es el que materialmente produce o genera el daño mediante el uso o manejo del vehículo del servicio público, independientemente de que haya o no obrado ilícitamente y de que exista o no culpa de su parte.

Por lo tanto, consideramos responsables solidarios tanto el dueño del mecanismo peligroso como a su dependiente en ejercicio de sus funciones, por el hecho de que ambos concurren a la realización del daño, uno por haber introducido en la comunidad un mecanismos peligroso que es el instrumento o mecanismo causante del daño, y el otro por haber sido el que materialmente y mediante el uso o manejo del mecanismo peligroso es el que causa el daño.

Ahora bien, antes de señalar la obligación que tienen las agrupaciones o rutas del transporte público de pasajeros, de reparar los daños que ocasionen por los vehículos destinados a la prestación del servicio agremiados o agrupados a ellas, es necesario indicar que para poder estudiar esta responsabilidad, que se genera para las rutas o agrupaciones de transporte público de pasajeros, derivada de los daños ocasionados por los vehículos destinados a la prestación del servicio, tenemos que partir de la base de que las citadas rutas o agrupaciones de transporte público de pasajeros, son personas morales o entes jurídicos colectivos regulares de las señaladas por el artículo 25 del Código Civil del Distrito Federal, constituidas conforme a lo dispuesto por el Libro Cuarto, Segunda Parte, Título Décimo Primero del Código Civil del Distrito Federal, o en su caso, conforme a las disposiciones contenidas en la Ley de Sociedades Mercantiles, por lo tanto, tales agrupaciones o rutas de transporte como personas morales, poseen la capacidad jurídica necesaria para adquirir derechos y generar obligaciones.

Partimos de la base de que las rutas o agrupaciones de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, son personas morales constituidas conforme a derecho, en razón de que la Ley de Transporte del Distrito Federal en su artículo 37 fracciones II y III, así como los artículos 17 y 23 de su Reglamento, señalan que, para que una persona moral pueda ser titular de una concesión para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, deberá de estar constituida conforme a las leyes correspondientes, y además deberá de acreditar ante la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal su existencia legal, para lo cual se exige que

la solicitud de concesión además de que debe de llenar los requisitos de la convocatoria, cuando se trata de personas morales. debe de ir acompañada de las escrituras constitutivas de la sociedad, así como los estatutos de la misma.

Ahora bien, para señalar la obligación de reparar los daños a cargo de las personas morales denominadas agrupaciones o rutas del transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y que se genera por el uso o empleo que hacen de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros agremiados o agrupados a ellas, consideramos que existen dos situaciones distintas:

La primera, cuando la persona moral es dueña de los vehículos y titular de la concesión para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros. y en la cual los vehículos destinados a la prestación del servicio lo efectúan o lo prestan bajo una denominación común, y estando bajo la vigilancia, organización y administración de la ruta o agrupación de transporte dueña de los mismos.

Esta situación es similar a la que ya anteriormente explicamos respecto a cuando el dueño y titular de la concesión es una persona física, en este sentido, podemos señalar que no existe ninguna duda respecto a que la persona moral deberá de reparar los daños que se causen por el uso que sus representantes o dependientes hacen de los vehículos destinados a la prestación del servicio, independientemente de que el daño se haya producido como consecuencia de un obrar ilícito, y de que no pueda intervenir en el manejo material del vehículo considerado peligroso.

Por lo tanto, cuando el vehículo destinado a la prestación del servicio llegue a ocasionar algún daño, aun cuando no se haya obrado ilícitamente, y el mismo sea manejado materialmente por los representantes o dependientes, de la persona moral propietaria o dueña del vehículo y titular de la concesión, deberá de reparar los daños que se ocasionen por el uso o por el hecho de haber puesto al servicio público, el mecanismo causante del daño.

En este sentido, igualmente resultan aplicables los artículos 1917 y 1924, así como el artículo 1918 del Código Civil del Distrito Federal, con respecto a que existe solidaridad en la obligación de reparar los daños que se lleguen a causar por el uso de los vehículos destinados a la prestación del servicio, entre los representantes y dependientes autores materiales del daño, y la ruta o agrupación de transporte a la cual representan o de la cual dependen, y que es dueña o propietaria de los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, ya que consideramos que ambos son causantes de los daños que se producen.

Lo anterior en razón de que consideramos que la responsabilidad de la ruta o agrupación de transporte, que a la vez es dueña o propietaria del vehículo del servicio público de transporte de pasajeros, se genera al introducir ésta en la comunidad un mecanismo peligroso que ulteriormente es el causante del daño; y la responsabilidad de los representantes u operadores o conductores de los vehículos como dependientes de la ruta o agrupación dueña del mismo, se deriva del hecho de que éstos son los que materialmente producen o generan el daño mediante el uso o manejo de los vehículos del servicio público, independientemente de que hayan o no obrado ilícitamente y de que exista o no culpa de su parte.

Por lo que señalamos que son responsables solidarios tanto la persona moral dueña del vehículo, como a sus representantes o dependiente en ejercicio de sus funciones, por el hecho de que ambos concurren a la realización del daño, la ruta o agrupación por haber introducido en la comunidad un mecanismo peligroso que es el instrumento o mecanismo causante del daño, y sus representantes o dependientes por haber sido los que materialmente y mediante la administración o dirección, o por el uso o manejo, del mecanismo peligroso son los que causan o generan el daño.

La segunda de las situaciones, cuando la persona moral no es dueña de los vehículos con los que se presta el servicio público de transporte de pasajeros, pero sí titular de la concesión para prestar dicho servicio, en esta caso, la persona moral a la cual se le ha concedido la titularidad de una concesión, agrupa o reúne bajo su razón social o bajo una denominación común, un número determinado y preciso de vehículos (que son propiedad de otras personas físicas o morales), agrupándolos bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación para llevar a cabo el servicio público de transporte de pasajeros.

En este caso, los propietarios o dueños de los vehículos usados o manejados materialmente por los representantes o dependientes de la persona moral titular de la concesión, reciben como contraprestación una suma determinada de dinero por el uso que se hace del vehículo de su propiedad, es decir, en esta situación podríamos hablar de un tipo de arrendamiento ya sea puro o como en muchas ocasiones sucede, de un arrendamiento financiero.

Sin embargo, también existe el caso de que el vehículo con el que se presta el servicio y el cual esta agremiado a la ruta o agrupación titular de la concesión, es usado o manejado materialmente por el dueño o propietario del mismo, o por un dependiente de éste, en este caso, el dueño del vehículo para poder hacer uso de la razón social o denominación bajo la cual la ruta o agrupación lleva a cabo la prestación del servicio, debe de estar agrupado o afiliado a la ruta o agrupación, cumplir con las obligaciones que se le imponen al titular de la concesión por parte de la Secretaría de Transportes y

Vialidad en la prestación del servicio; así como con las obligaciones que se deriven o sean inherentes a la concesión; aportar a la ruta o agrupación una cantidad o cuota determinada de dinero como contraprestación por hacer uso de su denominación; someterse expresamente a que su vehículo preste el servicio bajo la denominación común de la agrupación o ruta de transporte titular de la concesión; someterse a estar bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación en la prestación del servicio; y cumplir con las disposiciones y acuerdos que señalen las rutas o agrupaciones a las que se encuentran agremiados; así como cumplir con las disposiciones legales aplicables en materia de transporte público de pasajeros.

Ahora bien, conforme a lo que establecen los artículos 1913,1917, 1918,1924 y 1932 del Código Civil del Distrito Federal, y al principio en el que anteriormente señalamos se encuentra fundada la responsabilidad objetiva, consideramos que están obligados solidariamente a reparar los daños que se causen por los vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, las personas morales titulares de la concesión y a las que comúnmente se les denominan rutas o agrupaciones de transporte de pasajeros; el dueño o propietario del vehículo con el que se cause el daño; y el conductor u operador del vehículo, como dependiente o representante de la persona moral, o en su caso, como dependiente del dueño o propietario del vehículo.

Lo anterior, en razón de que todos ellos concurren o causan en común el daño, cuando intervienen o realizan cada uno de ellos la actividad que le corresponde en la prestación del citado servicio, ya sea por poner a el vehículo aprestar el servicio público, por ser considerado jurídicamente como el dueño o propietario del mismo, o por ser el que materialmente maneja el vehículo con el que se presta el servicio; actividades que se realizan o efectúan independientemente de que se obre o no ilícitamente e independientemente de que exista o no culpa por parte del autor material del daño.

En este sentido, podemos señalar que la responsabilidad de la ruta o agrupación de transporte titular de la concesión, se genera al introducir ésta a la comunidad conjuntamente con el dueño del vehículo, un mecanismo o cosa peligrosa que ulteriormente es la que produce un daño, independientemente de que se haya o no obrado ilícitamente.

Asimismo, también consideramos que la responsabilidad de la ruta o agrupación se genera al ejercitar el derecho que le confiere la titularidad de la concesión, ya que al agrupar o reunir bajo una denominación común, y bajo una misma organización, administración, funcionamiento y unidad de operación, a todos los vehículos con los que presta el servicio, se considera que quién presta el servicio de transporte público de pasajeros es la persona moral que agrupa bajo una denominación común a los vehículos

con los que realiza el servicio, y la que normalmente se ostenta con esa calidad en todos los actos y contratos relacionados con la prestación del servicio.

De igual forma, consideramos que la obligación de reparar los daños causados por los vehículos agremiados o agrupados a las rutas o agrupaciones de transporte de pasajeros, se desprende de la naturaleza misma de la concesión que les otorga la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, a las citadas agrupaciones de transporte, en donde se señala que las personas morales como titulares de las concesiones deberán de cumplir con todas las obligaciones derivadas de la Ley de Transporte del Distrito Federal, de su Reglamento, del escrito de autorización de la concesión y con las demás disposiciones que señale la propia Secretaría, y los ordenamientos legales que resulten aplicables.

Por lo tanto, jurídicamente se considera que quién hace uso del vehículo que causa el daño, es la persona moral titular de la concesión, razón por la cual, resulta obvio expresar, que la que deba de reparar los daños que se causen o generen por los vehículos destinados a la prestación del servicio, sea la ruta o agrupación de transporte y a la cual se encuentran agremiados los vehículos causantes del daño.

Ahora bien, los dueños o propietarios de los vehículos del servicio de transporte de pasajeros agremiados o agrupados a una ruta o agrupación de transporte, son responsables solidarios de los daños que lleguen a ocasionar los vehículos de su propiedad, en razón de que son ellos los que materialmente introducen en la comunidad el mecanismo peligroso que causa o genera el daño, y se considera que introducen a la comunidad el mecanismo peligroso conjuntamente con la ruta o agrupación de transporte, cuando el vehículo es agremiado o agrupado a la misma, y de esta forma poder realizar la prestación del servicio público de transporte bajo una denominación común.

En este sentido, atendiendo a lo que establecen los artículos 1913 y 1932 del Código Civil del Distrito Federal, consideramos que los propietarios o las personas que hacen uso de mecanismos o cosas peligrosas, como lo son los vehículos del transporte público, serán los responsables de reparar los daños que esas cosas o mecanismos peligrosos causen, independientemente de que no se haya obrado ilícitamente y de que no exista culpa por parte del autor del daño.

Asimismo, resulta aplicable el artículo 1917 del citado Código, que dispone que serán responsables solidarios los que causen en común un daño; ya que si hemos señalado que quienes introducen en la comunidad conjuntamente el vehículo considerado como mecanismo peligroso, lo son tanto el dueño o propietario del vehículo causante del daño, como la ruta o agrupación a la cual esta agremiado;

podemos considerar que ambos son causantes o generadores del daño, ya que de no existir el vehículo con el que se presta el servicio de transporte, no podría existir algún daño causado por éste, y como consecuencia, no existiría ninguna responsabilidad.

De igual forma, al no existir la persona moral denominada ruta o agrupación de transporte que fuera la titular de la concesión, el vehículo que produce el daño no estaría agremiado o agrupado a una ruta o agrupación de transporte, y la cual en este caso sería inexistente, por lo tanto, al no tener el dueño del vehículo la concesión, o en su caso, la autorización del concesionario para realizar el servicio de transporte de pasajeros, no podría efectuar o realizar la prestación del mismo, y por lo tanto, tampoco podríamos hablar de que se ocasiona algún daño por un vehículo destinado a la prestación del servicio público de pasajeros.

También existe solidaridad en la obligación de reparar los daños entre las personas morales titulares de la concesión del servicio de transporte de pasajeros, los dueños de los vehículos con los que se presta el servicio, y sus representantes y/o dependientes en ejercicio de sus funciones, cuando se causa un daño por el uso o empleo de los vehículos destinados a la prestación del servicio, ya que todos ellos son causantes o *concurren* en la *generación* o producción del daño.

La responsabilidad de los representantes o dependientes de las rutas o agrupaciones de transporte, o en su caso de los dependientes de los dueños de los vehículos con los cuales se lleva a cabo el servicio de transporte de pasajeros, se deriva del hecho de que éstos son los que materialmente producen o generan el daño mediante el uso o manejo de los vehículos del servicio público, independientemente de que hayan o no obrado ilícitamente y de que exista o no culpa de su parte.

En resumen, la obligación de reparar los daños por parte de las rutas o agrupaciones de transporte, se genera entre otras causas que ya hemos señalado, por ser las titulares de las concesiones, y por lo tanto, las responsables principales en cumplir todas y cada una de las obligaciones establecidas en la Ley de Transporte del Distrito Federal, su Reglamento, o en el escrito de autorización de la concesión, y con las demás disposiciones existentes en materia de transportes; entre esas diversas obligaciones que tienen que cumplir, podemos señalar la de reparar los daños que se ocasionen por los vehículos destinados al servicio para el cual se les otorga la concesión.

La obligación de reparar los daños que se causen por los vehículos con los que se opera el servicio de transporte de pasajeros, se genera para los dueños o propietarios de los mismos, por el hecho de que son ellos los que conjuntamente con las rutas o agrupaciones del transporte, son los que han introducido en la comunidad el vehículo

considerado como un mecanismo peligroso y el cual es el instrumento o mecanismo causante del daño.

Por último, la obligación de reparar los daños ocasionados por parte de los representantes o dependientes de las personas morales titulares de la concesión, o en su caso, los dependientes del dueño del vehículo con el cual se llegue a causar algún daño; como ya ha quedado señalado, se deriva por el hecho de ser ellos los que materialmente y mediante el uso o manejo del mecanismo peligroso son los que causan o generan el daño.

Por otro lado, nuestro Máximo Tribunal en diversas ejecutorias de Amparo, ha expresado que existe solidaridad en la Responsabilidad Civil Objetiva, entre un Sindicato de permisionarios o propietarios que maneja y administra una línea de transportes o autobuses, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se presta el servicio público de transporte de pasajeros, con los cuales se llegue a ocasionar algún daño a terceros; sin embargo, Nuestro Máximo Tribunal no se ha pronunciado en forma expresa y precisa, sobre la Responsabilidad Civil Objetiva entre las rutas o agrupaciones de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se presta el servicio, cuando estos vehículos llegan a causar algún daño.

Por tal motivo para poder sostener la solidaridad en la responsabilidad civil objetiva o riesgo creado, entre las citadas rutas o agrupaciones de transporte y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se opera el servicio, resulta necesario aplicar por analogía los criterios en los que la Suprema Corte ha sostenido esta responsabilidad para los sindicatos de permisionarios o propietarios de una línea de transportes, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se opera el servicio; estos criterios que ha sostenido Nuestro Máximo Tribunal los podemos observar en las siguientes ejecutorias de amparo.

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA O RIESGO CREADO. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ENTRE EL SINDICATO PERMISIONARIO DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE Y EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO. OPERA TRATÁNDOSE DE DAÑOS POR EL RIESGO CREADO.-

Conforme al texto del artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal, quien hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por su propia naturaleza, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, es responsable del daño que cause, aun cuando no obre ilícitamente, salvo el caso de que se demuestre que el daño se causó por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Teniendo ahora en cuenta que en el servicio de transporte de pasajeros, quién

aparece ante el público usuario es una persona moral que normalmente se ostenta con esta calidad en todos los actos y contratos relacionados con el mismo, resulta obvio que es ella la que jurídicamente hace uso del autobús causante del daño a tercero, o sea, de un mecanismo que resulta peligroso en razón de la velocidad que desarrolla. Por ello, debe de ser responsable solidaria con la persona física o moral que realmente sea la propietaria del vehículo. En esa virtud, es optativo para la víctima o en su caso para sus herederos, enderezar, con base en lo dispuesto en el artículo 1917 del Código Civil para el Distrito Federal, la acción correspondiente contra la persona moral que proporciona el servicio, contra el propietario del vehículo con el que se causó directamente el daño, o contra ambos, por ser responsables solidarios de la reparación de dicho daño.

Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

Semanario Judicial de la Federación. Séptima Época. Volumen 109-114. Sexta Parte. Pág. 185.

Precedente:

Amparo Directo 1353/76. Ignacio Rocha Ramírez y Sirenia Morales de Rocha. 31 de enero de 1978. Unanimidad de votos. Ponente Ernesto Díaz Infante"

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA O RIESGO CREADO. EXISTE SOLIDARIDAD PASIVA ENTRE EL SINDICATO DE PROPIETARIOS QUE MANEJA Y ADMINISTRA UNA LÍNEA DE AUTOBUSES, CON LOS PROPIETARIOS DE ESTOS CUANDO CAUSAN DAÑO.-

Si las unidades de transportación con las que se efectúa el servicio público llevan una denominación común, y debe entenderse que todos los autobuses están agrupados bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación, de esta suerte, para los usuarios, el servicio de transporte no lo presta individualmente cada propietario de esos autobuses, sino la agrupación, organizada y administrada por el sindicato patronal de propietarios, que es una persona moral conforme al artículo 25 fracción IV del Código civil. Debido a esta circunstancia, es perfectamente explicable y jurídicamente posible, que los familiares de la víctima que perece en un accidente producido por dichos mecanismos peligrosos, se vean obligados a reclamar la indemnización correspondiente, conjuntamente del organismo que opera los autobuses con denominación y personalidad jurídica propias, del propietario del vehículo que particularmente causó el daño y del conductor, porque todos concurren a la realización del mismo, entre quienes existe responsabilidad solidaria conforme al artículo 1917 del Código Civil.

Tercera Sala. Semanario Judicial de la Federación. Sexta Época. Volumen CXXIV. Pág. 61.

Precedente: Amparo directo 5200/65. Sindicato de Propietarios de la Línea México-Ixtapalapa-Tulyehualco y Anexas. 2 de octubre de 1967. 5 votos. Ponente. Ernesto Solís López"

Ahora bien, consideramos que para adecuar a la realidad actual las disposiciones en materia de transporte público de pasajeros en el Distrito Federal, y evitar en lo posible que los titulares de las concesiones y los dueños de los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal, incumplan con la obligación de reparar los daños causados por los vehículos con los que se opera el servicio, es necesario que se adicionen tres nuevas fracciones al artículo 45 de la Ley de Transporte del Distrito Federal.

La primera de las fracciones que se adicione, deberá de establecer expresamente que la forma de garantizar las obligaciones que se deriven de la concesión, será a través de un seguro que se contrate con las Instituciones legalmente autorizadas para esos efectos, y la cual deberá ser suficiente para cubrir la responsabilidad objetiva, y que ampare los daños y perjuicios que se causen a los usuarios del servicio o cualquier tercero, ya sea que los daños se causen en su persona o en sus bienes.

Asimismo, consideramos necesario que en una segunda fracción que se adicione a la citada ley, se establezca expresamente que los titulares de las concesiones y en su caso, los dueños de los vehículos con los que se preste el servicio, serán responsables de las obligaciones derivadas de la responsabilidad civil objetiva.

En la tercera fracción que proponemos se adicione a la Ley de Transporte del Distrito Federal, creemos que se deberá de establecer expresamente la existencia de la solidaridad en la responsabilidad civil objetiva entre las rutas o agrupaciones titulares de las concesiones, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se causa el daño.

En este orden de ideas, y toda vez de que la Ley de Transporte del Distrito Federal no es clara ni precisa, para establecer la forma o medio a través del cual los concesionarios deben de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, y entre las cuales se encuentra la responsabilidad objetiva u obligación de reparar los daños que se ocasionen por el uso de los vehículos con los que se opera el servicio.

Consideramos necesario que el artículo 45 de la citada Ley establezca en una nueva fracción como una obligación más de los concesionarios, que para poder prestar el servicio deben de garantizar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de las concesiones, mediante una póliza de seguro que contraten con las Instituciones autorizadas para esos efectos, y a través de la cual el concesionario otorgue una garantía suficiente para cubrir las indemnizaciones que se lleguen a generar por los daños que se causen tanto a los usuarios como a terceros ajenos al servicio.

La póliza de seguro mediante la cual se garantice el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, deberá de ser exhibida ante la Secretaria de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, dentro de los diez días hábiles posteriores al que se otorgue la concesión, la citada póliza de seguro deberá de irse actualizando de acuerdo al porcentaje en que se incremente el salario mínimo general en el Distrito Federal.

La secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, deberá de vigilar que los concesionarios cumplan con esta obligación, para lo cual, establecerá que dentro de los primeros diez días hábiles siguientes al día en que se incremente el salario mínimo, los titulares de las concesiones deberán de exhibir ante la citada Secretaría, la póliza de seguro debidamente actualizada y en proporción al incremento que se haga al salario mínimo en el Distrito Federal.

Asimismo, la Secretaría vigilará e inspeccionará que los concesionarios que presten el servicio, tengan debidamente garantizada el cumplimiento de sus obligaciones con la póliza de seguro que contraten para esos efectos, y para los casos en los que los concesionarios no cuenten con la citada póliza, independientemente de las sanciones a que pueden hacerse acreedores, la Secretaría no les otorgará la autorización para prestar el servicio, y en caso de accidentes, para el pago de las indemnizaciones que correspondan, responderán de su cumplimiento con los bienes con los que presta el servicio y con los demás bienes de su propiedad.

En este sentido proponemos como redacción de la primera fracción que se adicione al artículo 45 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, la siguiente:

"IX.- El titular de la concesión, antes de comenzar a prestar el servicio y dentro de los diez días hábiles posteriores al otorgamiento de la misma, deberá de presentar ante la Secretaría la póliza de seguro que contrate con las Instituciones de seguros legalmente autorizadas, y la cual deberá de cubrir el monto que a juicio de la Secretaría garantice el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la concesión; la póliza de seguro deberá de irse actualizando conforme al porcentaje en que se incremente el salario mínimo en el Distrito Federal, actualización que deberá de hacerse dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha en que se publique el incremento al salario mínimo.

Los concesionarios que incumplan con la obligación de garantizar mediante póliza de seguro los daños que se causen con la prestación del servicio, independientemente de las sanciones a que se hagan acreedores, en caso de accidentes, para el pago de las indemnizaciones que correspondan, responderán de su cumplimiento con los bienes de su propiedad".

Por otro lado, toda vez de que la responsabilidad civil objetiva u obligación de reparar los daños que se causan por el uso de los vehículos con los que se presta el servicio, no se encuentra expresamente establecida en la Ley de Transporte del Distrito Federal, y menos se establece que exista la solidaridad en la responsabilidad civil objetiva, entre la ruta o agrupación titular de la concesión y los dueños o propietarios de los vehículos causantes del daño; y atendiendo al principio que establece que la solidaridad en las obligaciones debe de resultar de la ley o de la voluntad de las partes.

Consideramos necesario que la responsabilidad civil objetiva que es una obligación solidaria tanto para los concesionarios del transporte público de pasajeros, como para los dueños o propietarios de los vehículos con los que se causa el daño, debe de estar expresamente contenida o establecida en la Ley de Transporte del Distrito Federal, en el capítulo que establece las obligaciones de los concesionarios; y no sólo estar establecida en el escrito de autorización de la concesión, o en su caso, haya que deducirla de lo que establece el Código Civil del Distrito Federal.

Por lo que proponemos que al artículo 45 de la citada Ley que establece las obligaciones de los concesionarios, se le adicionen dos nuevas fracciones en las que por un lado se exprese, que los titulares de las concesiones y los dueños de los vehículos con los que se preste el servicio, son responsables de las obligaciones derivadas de la responsabilidad objetiva; y por otro lado, que se establezca que los concesionarios del transporte público de pasajeros, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se presta el servicio, son solidariamente responsables de reparar los daños que se lleguen a causar por el uso de los citados vehículos, independientemente de que se haya o no obrado ilícitamente y de que no exista culpa por parte del autor del daño.

En este sentido proponemos como redacción de las nuevas fracciones que se adicionen al artículo 45 de la citada Ley, las siguientes:

"X.- Responder de los daños originados por la responsabilidad objetiva, o de los daños generados por el uso de los vehículos con los que se presta el servicio, independientemente de que no exista culpa por parte del autor del daño y de que no se haya obrado ilícitamente, o de que el concesionario no sea el que personal y materialmente maneje o conduzca el vehículo con el se presta el servicio".

"XI.- Las personas morales titulares de las concesiones que no sean las propietarias de los vehículos con los que se realiza el servicio, pero que los reúnan bajo una misma denominación común, y bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación, son solidariamente responsables con los dueños de los vehículos de reparar los daños derivados de la responsabilidad objetiva o de los que se lleguen a ocasionar en la prestación del servicio, independientemente de que los mismos sean ocasionados en forma imprudencial o intencional, y de que no hayan sido ocasionados material o personalmente por los titulares de las concesiones o por los dueños de los vehículos, sino por sus representantes o dependientes".

Por otro lado, proponemos que para que las víctimas de los accidentes ocasionados por los vehículos del servicio público de transporte de pasajeros, puedan obtener en forma más pronta y expedita el pago de la reparación de los daños que se les causen, y sin que exista la necesidad de llevar a cabo un juicio de carácter civil que resulta demasiado largo y gravoso para las mismas, se establezca expresamente en la Ley de Transporte del Distrito Federal, que la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal mediante un procedimiento administrativo, es competente para resolver o solucionar los casos en los que los concesionarios o los dueños de los vehículos del servicio público, incumplen con la obligación de indemnizar a las víctimas de esos accidentes.

La Secretaría para conocer de las reclamaciones que le presenten las víctimas de los accidentes en que este involucrado algún vehículo del servicio público de transporte de pasajeros del Distrito Federal, deberá de estarse a lo establecido en el procedimiento administrativo contenido en el Título Tercero de la Nueva Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, y a falta de disposición expresa y en cuanto no se oponga a esa Ley, a lo que establece el Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal.

Asimismo consideramos que este procedimiento deberá de ventilarse conjuntamente con el que inicie la citada Secretaría para la revocación de la concesión, y en el que se dicte resolución por la que se obligue al titular de la concesión, al dueño del vehículo con el que se presta el servicio o ambos, a reparar en forma pronta y expedita los daños que se hayan ocasionado a las víctimas de los accidentes en los que este involucrado algún vehículo del servicio público de pasajeros del Distrito Federal.

D) JURISPRUDENCIA.

Nuestro Máximo Tribunal ha señalado en diversas Jurisprudencias y tesis jurisprudenciales, la responsabilidad civil o teoría del riesgo creado, por el uso de instrumentos, mecanismos o cosas peligrosas que por sí mismos o por su naturaleza pueden crear riesgos para terceros, en este sentido la Suprema Corte ha señalado cuales son los elementos constitutivos de la citada responsabilidad civil objetiva.

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA POR EL USO DE MECANISMOS PELIGROSOS.-

El artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, que consagra la teoría del riesgo objetivo, impone la obligación de reparar el daño a la persona que use el mecanismo o aparto peligroso, por éste sólo hecho, aun cuando no obre ilícitamente, y sólo la releva de la responsabilidad cuando prueba que hubo culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Quinta Época:

Tomo LXXVI, Pág. 6559. The Mexican Ligh and Power Company.

Tomo LXXVII, Pág. 4646. Barrón Manuel y coag.

Tomo LXXVII, Pág. 5228. The Mexican Ligh and Power Company.

Tomo LXXXI, Pág. 3781. Pérez Maldonado Jesús.

Tomo LXXXIV, Pág. 1663. Compañía Telefónica y Telegráfica Mexicana.

Número 262, Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Pág. 745".

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA. ES INDEPENDIENTE DE LA CULPABILIDAD DEL AGENTE.-

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

Sexta época, Cuarta Parte:

Vol. II, Pág. 166.- A.D. 1324/56.- Juan Palomares Silva.- 5 votos.

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

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

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

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

Asimismo, Nuestro Máximo Tribunal ha señalado que se consideran instrumentos, aparatos o cosas peligrosas por la velocidad que desarrollan, a los vehículos automotores, y en ese sentido, señala que los vehículos destinados al servicio de transporte de pasajeros, son considerados como instrumentos peligrosos que pueden llegar a causar daños a terceros, ya sea por la velocidad que desarrollen o por el peso o movimiento de los mismos.

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA.-

El dueño de un camión es responsable por los daños que cause dicho vehículo, aunque haya sido manejado indebidamente por un empleado suyo, fuera de sus funciones y de sus horas de trabajo. El caso queda comprendido en los previsto por la fracción VI del artículo 1932 del Código Civil del Distrito y Territorios Federales la cual previene que los propietarios responden de los daños causados "por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materiales o animales nocivos a la salud o por cualquier causa que sin derecho origine algún daño". En efecto, Elías Alvarado Carmona era empleado de la empresa demandada, por descuido del chofer encargado de llevar a cargar y recoger los camiones, y del despachador de la fabrica de hielo, el mencionado machetero pudo llevarse el camión de referencia, fuera de sus funciones y horas de trabajo. También es aplicable al caso el artículo 1913 del referido Código Civil, porque el vehículo citado es un mecanismo peligroso por la velocidad que puede desarrollar y se encontraba en uso de la demandada cuando uno de sus empleados lo sacó de la fabrica de hielo propiedad de la misma. Los citados artículos 1932 fracción VI y el artículo 1913 imponen a los propietarios y a quienes hacen uso de cosas peligrosas, la obligación de responder del daño que causen, por el riesgo objetivo que se crea con la posesión y uso de tales cosas. La cita fracción VI habla del "movimiento de máquinas" y de "cualquier causa que sin derecho origine algún daño", y el artículo 1913 se refiere al daño que se cause aunque no se obre ilícitamente, a no ser que se demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. La responsabilidad objetiva prevista en el artículo 1932 fracción VI fue reconocida por esta Suprema Corte en la ejecutoria del amparo directo 4607/1959 promovido por Manuela García, que en lo conducente dice: "La responsabilidad objetiva establecida por el precitado artículo 1932 en la última parte de su fracción VI, no se apoya en la culpa de la propietaria o encargada de guardar el edificio, sino en la obligación legal de

ésta de garantizar a todos los que hacen uso de él su seguridad personal, de manera que no sufran daño alguno, pues debe partirse del principio jurídico de que todos los hombres tiene derecho a la seguridad de su persona y de sus bienes, y por tanto, todo daño no autorizado por la ley constituye una violación de ese derecho". Los Códigos Civiles de 1870 y 1884 en sus respectivos artículos 1594 y 1478 imponían a los propietarios la obligación de reparar el daño que causarán y que fueran resultado de cualquier acto ilícito en sí mismo, pero en cuya ejecución haya habido culpa o negligencia. Es decir, dichos Códigos establecían como base de la responsabilidad el principio de culpa. La doctrina solía equiparar el daño causado por animales al producido por cosas; y hacía responsables de ese daño a quienes tenían la guarda de ellos, siendo el principio de la culpa; pero en el Código de 84, el daño de animales se regía por el artículo 1480 que remitía al Código Penal vigente entonces, cuyo artículo 343 declaraba responsable de los daños y perjuicios causados por un animal o cosa, a la persona que se estuviere sirviendo de ellos al causarse el daño, a no ser que acreditara que no tuvo culpa. En este último precepto se establecía ya la presunción de la culpa del usuario, y se le imponía la obligación de probar que no la hubo de su parte. En el derecho francés, inspirado aun en los principios de la guarda de la cosa (artículo 1384 del Código civil), el caso de un empleado comisionado infiel que usa un vehículo sin consentimiento de su dueño, se resuelve a cargo de éste, según opinión sustentada por Henri Mazeaud en la página 439 del Tomo I de su tratado de Responsabilidad Civil: "En resumen, el hecho de que una persona se apodere indebidamente de una cosa, o en términos más generales, de que se sirva de la cosa sin consentimiento o contra la voluntad del dueño, no arrebata a este último el carácter de guardián ni lo exonera de la responsabilidad que al guardián le atribuye el inciso primero del artículo 1384". En cambio, según el Código Civil en vigor, no es necesario invocar el principio de culpa para que el propietario de un vehículo sea responsable del uso indebido que haya hecho de él un empleado suyo, porque los mencionados artículos 1932 fracción VI y 1913 establecen el daño objetivo a cargo de quienes son propietarios o usan mecanismos peligrosos. En la especie, quedó probado el riesgo objetivo con el reconocimiento que hizo la demandada de ser propietaria del camión de referencia, y con la testimonial que ella misma rindió, en la que aparece que tenía en uso el vehículo y que por descuido de sus empleados, otro de ellos, Elías Alvarado Carmona, se apoderó de él y causo la muerte del menor hijo de la hoy quejosa. Estos datos son bastantes para estimar que la demandada es responsable del daño que causó el camión de su propiedad manejado por uno de sus empleados; y que la actora ahora quejosa probó la acción que ejercitó en su demanda. No es óbice a lo anterior lo previsto por el artículo 19124 del Código Civil, porque no se trata de daños causados por los obreros dependientes del patrón en el ejercicio de sus funciones, caso en que rige el principio de culpa, sino del daño causado por una máquina o aparato peligroso; y porque aun en el supuesto de que fuera aplicable ese precepto, la propia empresa demostró que hubo culpa de su parte, por el descuido de los encargados de vigilar el camión.

Amparo Directo 4475/60.- Quejoso: Gabina Córdoba.- Fallado el 12 de febrero de 1962.- Unanimidad de 4 votos.- Ponente: Ministro Gabriel García Rojas.- 3a. Sala.- Informe 1962, Pág. 76".

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA. TRANSPORTES.-

Los camiones del servicio de transporte de pasajeros son indudablemente instrumentos peligrosos, por la velocidad que desarrollan; y por tanto, el daño que lleguen a causar y la consiguiente responsabilidad no pueden tener por base el contrato de transporte, sino lo dispuesto por el artículo 127 de la Ley General de Vías de Comunicación y los artículos 1913, 1915 y siguientes del Código Civil.

Sexta Época, Cuarta Parte:

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1443/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1445/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1447/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1449/61 Autobuses de Occidente, S.A. de C.V. 5votos.

Vol. LXI, Pág. 224 A. D. 1451/61 Autobuses de Occidente, .S.A. de C.V. 5votos

Número 269. Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Pág. 764".

También, la Suprema Corte ha expresado, que el propietario o dueño de cosas peligrosas que por su uso o posesión lleguen a causar un daño, será considerado responsable de los daños que se ocasionen por las mismas, y por lo tanto, será el obligado a la reparación del daño.

Asimismo, se ha indicado que, las personas morales que son propietarias y/o usan o poseen cosas peligrosas, por conducto de sus representantes y dependientes, serán responsables por los daños que lleguen a ocasionar éstas, independientemente de que el autor del daño haya o no obrado ilícitamente y de que haya existido o no culpa de su parte.

De igual forma, se ha establecido que el daño que se ocasione por el uso de cosas peligrosas, será reparado solidariamente tanto por la persona moral que es la propietaria, que tiene la posesión o hace uso de las cosas peligrosas causantes del daño, y su representante o dependiente que mediante el uso o posesión de la cosa peligrosa causa el daño.

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA. ES INDEPENDIENTE DE LA CULPABILIDAD DEL AGENTE. (LEGISLACIÓN DEL DISTRITO FEDERAL).

De acuerdo con la teoría del riesgo creado que consigna el artículo 1913 del Código civil del Distrito Federal, el sólo hecho de usar un mecanismo peligroso por la velocidad que desarrolla, como es indudablemente un automóvil, genera la obligación de pagar el daño que se cause con tal abstracción de si la conducta es lícita o ilícita. La circunstancia de que el propietario no guiara el automóvil con que se causó el daño, es irrelevante para excluirlo de la responsabilidad, porque ésta existe independientemente de la noción de culpa o de la posible existencia de un delito, y basta para establecerla considerar que el daño se produjo utilizándose el vehículo de su propiedad para cumplir lo que el había dispuesto.

Quinta Época: Tomo CXXVII, Pág. 380. A.D. 5316/54. Esther López Vda., de Castillo. 5 votos".

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA O RIESGO CREADO. LICITUD DE LA CONDUCTA DEL AGENTE.-

Aun cuando el actor basa su acción, principalmente en la conducta ilícita del conductor del vehículo, ello no es obstáculo para que, en contra del propietario del mismo, se reclame la indemnización derivada de la responsabilidad objetiva o riesgo creado, pues resulta irrelevante que el conductor del vehículo haya obrado o no ilícitamente, ya que la responsabilidad del objeto peligroso existe independientemente de la noción de culpa o de la posible existencia de un delito; por lo que basta para establecerla, considerar que el daño se produjo utilizándose el vehículo de su propiedad.

Amparo Directo 1411/79.- Gustavo Carrillo Robles, Suc. de.- 31 de julio de 1980.- 5 votos.- Ponente Raúl Lozano Ramírez.- Secretaria: Clara Eugenia González Ávila Urbano.

Precedente:

Quinta Época: Tomo CXXVII, Pág. 380.- Amparo Directo 5316/54.- Esther López Vda. de Castillo.- 5 votos..

Informe 1980. Tercera Sala. Número 76, Pág. 80".

"RESPONSABILIDAD OBJETIVA POR DAÑOS CAUSADOS POR UN VEHÍCULO OBJETO DE UN CONTRATO DE COMPRAVENTA CON RESERVA DE DOMINIO. (LEGISLACIÓN DEL ESTADO DE COAHUILA).-

De acuerdo con la teoría del riesgo creado aceptada por el Código civil de Coahuila, quién recibe los beneficios de una cosa, como lo es el propietario, debe soportar también los males y las consecuencias que puede acarrear el uso de esa misma cosa y por tanto, debe responder con responsabilidad objetiva, de los daños causados por la cosa. Atentos a los principios anteriores, que consagran los artículos 1807, 1810

y 1829 fracción VI del Código Civil del referido Estado, la demandada si es responsable de los daños que se le reclamaron; sin que altere la conclusión anterior el hecho de que con antelación a los hechos que originaron los daños, haya vendido el vehículo causante de los mismos por contrato de reserva de dominio, ya que de acuerdo con el artículo 2209 del mismo Código, el comprador que recibe la cosa, no será considerado como propietario de la misma; y por lo tanto no puede ni vender ni ejercer actos de dominio y la responsable sigue siendo la empresa vendedora que no dejo de ser propietaria, aunque el comprador, considerado como arrendatario, también será solidariamente responsable conforme al artículo 1814 del propio Código.

Sexta Época, Cuarta Parte; Volumen XXXVI, Pág. 70.

A.D. 6892/59 María Esperanza del Socorro Hernández Vda. de Armendariz. 5votos".

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA DE LAS PERSONAS MORALES.-

El artículo 1913 del Código Civil del Distrito Federal, al imponer la responsabilidad del daño a la persona que hace uso de los mecanismos peligrosos que enumera, indudablemente no se refiere tan sólo a la persona física que los maneja, sino que comprende a la persona moral que los pone al servicio público.

Quinta Época:

Tomo LXVIII, Pág. 1024. Hernández Barrientos Francisco.

Tomo LXXVI, Pág. 5028. Compañía de Tranvías de México, S.A.

Tomo LXXVIII, Pág. 562. Compañía de Tranvías de México, S.A.

Tomo LXXXI, Pág. 3781. Pérez Maldonado Jesús.

Tomo LXXXVIII. Pág. 619. Compañía Jabonera del Norte, S.A.

Número 261. Apéndice 1917-1985, Cuarta Parte, Pág. 741".

"RESPONSABILIDAD CIVIL DE LAS PERSONAS MORALES.-

Las personas morales, aunque materialmente no pueden intervenir en el manejo de mecanismos peligrosos, responden, no obstante, por el sólo hecho de utilizarlos, creando el riesgo consiguiente para los terceros. De otro modo, se arrojaría la responsabilidad que el uso de tales mecanismos implica a un simple dependiente que, en ejecución de su trabajo, cumple las instrucciones recibidas al poner en actividad máquinas , cuyo rendimiento; en cuanto a beneficios o lucro, es en favor de la persona moral que las utiliza. Por tanto, la Compañía de Tranvías de México; persona moral que utiliza mecanismos peligrosos, como son sus propios tranvías, es responsable como causante del daño que origine por el uso de tales mecanismos, sin que pueda aceptarse la tesis de que su responsabilidad sólo deriva, en los casos del artículo 1924 del Código Civil del Distrito Federal, de su carácter de patrón, y no de causante del daño, pues tal tesis es contraria al espíritu y a la letra del artículo 1913 del mismo ordenamiento, así

como a las bases que sustentan la teoría del riesgo creado. Por otra parte, independientemente del texto contenido en el artículo 1913, conforme al artículo 1924, se presume que los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles, incurren bien sea en una culpa in vigilando o en una culpa por mala elección, denominada in eligiendo, cuando sus empleados u operarios causan daños en ejecución de los trabajos que les encomiendan; es decir, se parte de la base de que el patrón, o bien ha hecho una mala elección al contratar a un trabajador imprudente o torpe o, bien no mantiene la vigilancia y disciplina, necesarias en la ejecución de sus trabajos, motivos por los cuales debe responder por tales culpas. En consecuencia, comprobado el hecho ilícito imputable a un motorista, en la colisión del tranvía con otro vehículo, se infiere también la culpabilidad de la Compañía de Tranvías, en los términos del artículo 1924 del Código Civil invocado, y debe estimarse fundada la aplicación que la autoridad responsable haya hecho del artículo 1916 del mismo ordenamiento, para condenar a la empresa al pago de una reparación por daño moral.

Quinta Época. Tomo LXXXVII, pág. 275.- Compañía de Tranvías de México, S.A".

Por otro lado, la Suprema Corte ha establecido en diversas ejecutorias, la solidaridad en la obligación de reparar los daños que se causen por el uso de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, entre el sindicato o agrupación que maneja y administra la línea de transporte de pasajeros y el dueño del vehículo causante del daño.

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA O RIESGO CREADO. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA ENTRE EL SINDICATO PERMISIONARIO DE LA LÍNEA DE TRANSPORTE Y EL PROPIETARIO DEL VEHÍCULO. OPERA TRATÁNDOSE DE DAÑOS POR EL RIESGO CREADO.-

Conforme al texto del artículo 1913 del Código Civil para el Distrito Federal, quien hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosas por su propia naturaleza, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, es responsable del daño que cause, aun cuando no obre ilícitamente, salvo el caso de que se demuestre que el daño se causó por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Teniendo ahora en cuenta que en el servicio de transporte de pasajeros, quién aparece ante el público usuario es una persona moral que normalmente se ostenta con esta calidad en todos los actos y contratos relacionados con el mismo, resulta obvio que es ella la que jurídicamente hace uso del autobús causante del daño a tercero, o sea, de un mecanismo que resulta peligroso en razón de la velocidad que desarrolla. Por ello, debe de ser responsable solidaria con la persona física o moral que realmente sea la

propietaria del vehículo. En esa virtud, es optativo para la víctima o en su caso para sus herederos, enderezar, con base en lo dispuesto en el artículo 1917 del Código Civil para el Distrito Federal, la acción correspondiente contra la persona moral que proporciona el servicio, contra el propietario del vehículo con el que se causó directamente el daño, o contra ambos, por ser responsables solidarios de la reparación de dicho daño.

Primer Tribunal Colegiado en Materia Civil del Primer Circuito.

Semanario Judicial de la Federación. Séptima Época. Volumen 109-114. Sexta Parte. Pág. 185.

Precedente: Amparo Directo 1353/76. Ignacio Rocha Ramírez y Sirenia Morales de Rocha. 31 de enero de 1978. Unanimidad de votos. Ponente Ernesto Díaz Infante".

"RESPONSABILIDAD CIVIL OBJETIVA O RIESGO CREADO. EXISTE SOLIDARIDAD PASIVA ENTRE EL SINDICATO DE PROPIETARIOS QUE MANEJA Y ADMINISTRA UNA LÍNEA DE AUTOBUSES, CON LOS PROPIETARIOS DE ESTOS CUANDO CAUSAN DAÑO.-

Si las unidades de transportación con las que se efectúa el servicio público llevan una denominación común, y debe entenderse que todos los autobuses están agrupados bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación, de esta suerte, para los usuarios, el servicio de transporte no lo presta individualmente cada propietario de esos autobuses, sino la agrupación, organizada y administrada por el sindicato patronal de propietarios, que es una persona moral conforme al artículo 25 fracción IV del Código civil. Debido a esta circunstancia, es perfectamente explicable y jurídicamente posible, que los familiares de la víctima que perece en un accidente producido por dichos mecanismos peligrosos, se vean obligados a reclamar la indemnización correspondiente, conjuntamente del organismo que opera los autobuses con denominación y personalidad jurídica propias, del propietario del vehículo que particularmente causó el daño y del conductor, porque todos concurren a la realización del mismo, entre quienes existe responsabilidad solidaria conforme al artículo 1917 del Código Civil.

Tercera Sala. Semanario Judicial de la Federación. Sexta Época. Volumen CXXIV. Pág. 61.

Precedente:

Amparo Directo 5200/65. Sindicato de Propietarios de la Línea México-Ixtapalapa-Tulyehualco y Anexas. 2 de octubre de 1967. 5 votos. Ponente. Ernesto Solís López".

CONCLUSIONES.

PRIMERA.- El derecho romano conoció aunque en forma incipiente, una responsabilidad derivada por los daños que llegaban a ocasionar las cosas inanimadas, independientemente de la culpa de su propietario o de quien tenía la posesión o uso de esas cosas; y fue en la época clásica del derecho romano mediante la Legis Aquiliae y las acciones originadas de los cuasidelitos, que las víctimas obtenían la reparación del daño que se les causaba por las cosas inanimadas o por los actos u omisiones del que era considerado responsable.

SEGUNDA.- Grandes juristas franceses como Josserand, Saleilles, Duguit y Savatier entre otros, fueron los que trataron y desarrollaron ampliamente la teoría de la responsabilidad objetiva o también llamada del riesgo creado; la cual nace debido a las nuevas condiciones de vida determinadas por los cambios sociales, derivados del desarrollo de la industria y el maquinismo de finales del siglo pasado. En este sentido, la doctrina francesa señalo como principio de la responsabilidad objetiva que quién haya causado un daño, independientemente de que haya o no obrado con culpa, esta obligado a repararlo.

TERCERA.- Los Códigos Civiles mexicanos de 1870 y 1884 vislumbraban en forma incipiente antecedentes de lo que más tarde sería la responsabilidad objetiva, sin embargo, es hasta el Código Civil del Distrito Federal del año de 1928 y que entra en vigor en el año de 1932, en donde podemos observar plenamente expresada la teoría de la responsabilidad civil objetiva o del riesgo creado, en sus artículos 1929, 1930, 1931, 1932, 1933 y principalmente en el artículo 1913, el cual esta inspirado tanto en la doctrina francesa como en los artículos 403 y 404 del Código Civil de la ex Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

CUARTA.- Consideramos que el principio en el cual se fundamenta la responsabilidad civil objetiva, es el que señala que quién introduce un factor de riesgo potencial en la comunidad y el cual llegue a causar algún daño, debe de soportar sus consecuencias, se beneficie o no con el mismo, pues su obligación de reparar el daño no

surge del provecho que se pueda haber obtenido, sino de la circunstancia de haber creado el riesgo que ulteriormente produce el daño, independientemente de que se haya o no obrado ilícitamente y de que exista o no culpa por parte del autor del daño; teniendo como finalidad, la de brindar a la víctima del daño una razonable protección, sin necesidad de detenerse en la situación del responsable.

QUINTA.- Los elementos esenciales de la responsabilidad objetiva o teoria del riesgo creado son: a) instrumentos, mecanismos, substancias o cosas peligrosas por sí mismas o por su propia naturaleza, b) que exista o se cause un daño, c) que haya una relación causal entre el uso de la cosa peligrosa y el daño que se produce, y d) que no exista culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

SEXTA.- La responsabilidad civil objetiva o del riesgo creado, puede ser generada tanto por hechos propios como por hechos ajenos del que se considera responsable de reparar el daño, y esta responsabilidad por hechos ajenos, se genera cuando los actos o hechos que producen el daño son realizados por personas que dependen del responsable ya sea por una incapacidad legal, por una subordinación laboral o por una dependencia económica, pero siempre empleando o usando mecanismos, instrumentos o cosas peligrosas, independientemente de que se obre o no ilícitamente y de que exista o no culpa de parte del autor del daño.

SEPTIMA.- Consideramos que la mayor y mas clara diferencia entre la responsabilidad objetiva y la responsabilidad subjetiva, se encuentra en el hecho causante o generador del daño, ya que mientras en la responsabilidad subjetiva se requiere como elemento esencial de la misma la existencia de culpa por parte del autor del daño, en la responsabilidad objetiva el elemento esencial, es el uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o cosas peligrosas que por si mismas o por su propia naturaleza llegan a causar algún daño, aunque no se haya obrado ilícitamente.

OCTAVA.- Atendiendo a lo que disponen el Código Civil, y la Jurisprudencia, los responsables de reparar los daños que se ocasionen por el uso o empleo de cosas peligrosas, son precisamente los que usan o emplean las cosas peligrosas que causen algún daño; los propietarios o dueños de las cosas o animales que causan el daño; y los responsables de las personas que presenten una incapacidad legal o de salud, o porque exista entre el responsable y las personas causantes del daño una dependencia laboral o económica; independientemente de que se haya o no obrado ilícitamente, de que exista o

no culpa de parte del causante del daño, y de que las cosas con las que se genera o causa el daño no sean propiedad de la persona que se considera responsable.

NOVENA.- La concesión como acto administrativo de derecho público, que confiere a los particulares, el derecho o potestad de explotar un servicio público o el aprovechamiento de los bienes propiedad del Estado, se encuentra fundada en el principio que la considera como un acto mixto o complejo, compuesto de tres elementos, por un acto reglamento, por un acto condición, y por un contrato; y la misma puede ser de carácter Federal, Estatal o Municipal, u otorgada por organismos paraestatales cuando los bienes o servicios de la concesión son de carácter público.

DECIMA.- El Servicio de Transporte Público de Pasajeros, es realizado o efectuado por el Estado, en forma directa o indirecta (a través de concesiones otorgadas a particulares), cuya actividad esta destinada a satisfacer la necesidad colectiva de transporte de pasajeros, en forma continua, regular y uniforme; y ajustado a los horarios, itinerarios, tarifas y especificaciones que se dicten sobre el equipo con el que se debe prestar el servicio.

DECIMA PRIMERA.- La solidaridad en la responsabilidad objetiva entre las personas morales denominadas rutas o agrupaciones de transporte de pasajeros, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se opera el servicio, se genera por el hecho de que ambos concurren a la realización del daño; el dueño del vehículo por haber introducido en la comunidad un mecanismo peligroso que ulteriormente produce el daño, y las rutas o agrupaciones de transporte por el hecho de que el vehículo causante del daño, realiza el servicio de transporte de pasajeros agremiado o agrupado a ellas como titulares de las concesiones, y las cuales efectúan o prestan el servicio bajo una denominación común, y bajo una misma organización, administración, funcionamiento y unidad de operación.

DECIMA SEGUNDA.- Para adecuar a la realidad actual la Ley de Transporte del Distrito Federal, y evitar en lo posible que los titulares de las concesiones y los dueños de los vehículos con los que se opera el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, incumplan con la obligación de reparar los daños que se originen en la prestación del mismo, consideramos necesario que se debe de adicionar al artículo 45 de la Ley del Transporte del Distrito Federal tres nuevas fracciones, en una primera fracción, debe de establecerse expresamente que el concesionario tiene la obligación de garantizar el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la

prestación del servicio, mediante una póliza de seguro que se contrate con las Instituciones de seguros debidamente autorizadas, y la cual debe de garantizar entre otras obligaciones las derivadas de la responsabilidad objetiva.

La póliza de seguro mediante la cual se garantice el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión, deberá de ser exhibida ante la Secretaría de Transportes y Vialidad del Distrito Federal, dentro de los diez días hábiles posteriores al que se otorgue la concesión, y deberá de irse actualizando de acuerdo al porcentaje en que se incremente el salario mínimo general en el Distrito Federal; en este sentido, la primera de las tres fracciones que proponemos se adicionen al artículo 45 es la siguiente:

"IX.- El titular de la concesión, antes de comenzar a prestar el servicio y dentro de los diez días hábiles posteriores al otorgamiento de la misma, deberá de presentar ante la Secretaría la póliza de seguro que contrate con las Instituciones de seguros legalmente autorizadas, y la cual deberá de cubrir el monto que a juicio de la Secretaría garantice el cumplimiento de las obligaciones que se deriven de la concesión; la póliza de seguro deberá de irse actualizando conforme al porcentaje en que se incremente el salario mínimo en el Distrito Federal, actualización que deberá de hacerse dentro de los diez días hábiles posteriores a la fecha en que se publique el incremento al salario mínimo.

Los concesionarios que incumplan con la obligación de garantizar mediante póliza de seguro los daños que se causen con la prestación del servicio, independientemente de las sanciones a que se hagan acreedores, en caso de accidentes, para el pago de las indemnizaciones que correspondan, responderán de su cumplimiento con los bienes destinados a la prestación del servicio materia de la concesión, así como con los demás bienes de su propiedad".

DECIMA TERCERA.- Las dos restantes fracciones que proponemos se adicionen al artículo 45 de la citada Ley, deben de establecer expresamente como obligaciones específicas de los concesionarios, en primer término, la de reparar los daños que se deriven de la responsabilidad objetiva, y en un segundo término, que existe la solidaridad en la responsabilidad objetiva entre las rutas o agrupaciones de transporte titulares de las concesiones, y los dueños o propietarios de los vehículos con los que se opera el servicio, cuando estos llegan a causar algún daño.

Proponemos como las dos fracciones más que se han de adicionar al artículo 45 de la Ley de Transporte del Distrito Federal, las siguientes:

"X.- Responder de los daños originados por la responsabilidad objetiva, o de los daños generados por el uso de los vehículos con los que se presta el servicio, independientemente de que no exista culpa por parte del autor del daño y de que no se haya obrado ilícitamente, o de que el concesionario no sea el que personal y materialmente maneje o conduzca el vehículo con el se presta el servicio".

"XI.- Las personas morales titulares de las concesiones que no sean las propietarias de los vehículos con los que se realiza el servicio, pero que los reúnan bajo una misma denominación común, y bajo una misma organización, funcionamiento, administración y unidad de operación, son solidariamente responsables con los dueños de los vehículos de reparar los daños derivados de la responsabilidad objetiva o de los que se lleguen a ocasionar en la prestación del servicio, independientemente de que los mismos sean ocasionados en forma imprudencial o intencional, y de que no hayan sido ocasionados material o personalmente por los titulares de las concesiones, o por los dueños de los vehículos, sino por sus representantes o dependientes".

DECIMA CUARTA.- Consideramos que la Ley de Transporte del Distrito Federal, debe de establecer que la Secretaría de Transportes y Vialidad es competente para conocer mediante el procedimiento administrativo, las reclamaciones de pago de indemnizaciones que presenten las víctimas de un accidente de tránsito en el que este involucrado un vehículo del servicio público de transporte de pasajeros en el Distrito Federal; para que por medio de resolución que dicte la Secretaría, las víctimas de esos accidentes puedan obtener en forma más pronta y expedita el pago de la reparación del daño que se le cause, ya sea de la persona moral titular de la concesión, del dueño del vehículo con el que se causa el daño o de ambos; y sin que exista la necesidad de llevar a cabo un juicio de carácter civil ante los Juzgados del fuero común del Distrito Federal, que resulta demasiado largo y gravoso para las víctimas.

Este procedimiento que proponemos se desarrollará sin perjuicio de las facultades que correspondan a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas o a otras autoridades, y se regulará de acuerdo a lo establecido en el Título Tercero de la Nueva Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal, y a falta de disposición expresa y en cuanto no se oponga a lo que prescribe esa Ley, será aplicable el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.

BIBLIOGRAFIA.

DOCTRINA.

1.- AZUA Reyes, Sergio T. Teoría General de las Obligaciones. Prólogo de Ignacio Galindo Garfias. Editorial Porrúa, S.A., México,1993.

2.- BEJARANO Sánchez, Manuel. Obligaciones Civiles. 3a. ed. Editorial Harla, México,1984.

3.- BORJA Soriano, Manuel. Teoría General de las Obligaciones. 13a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1994.

4.- BUSTAMANTE Alsina, Jorge. Teoría General de la Responsabilidad Civil. 6a. ed. Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, Argentina,1989.

5.- FLORIS Margadant, Guillermo. El Derecho Privado Romano. 6a. ed. Editorial Esfinge, S.A., México,1975.

6.- FRAGA, Gabino. Derecho Administrativo. 32a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1993.

7.- GAUDEMET, Eugene. Teoría General de las Obligaciones. Traducción y notas del Derecho Mexicano por Pablo Macedo. 2a. ed. Editorial Porrúa. S.A., México,1984.

8.- GUTIERREZ y González, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. 10a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1995.

9.- MARTINEZ Alfaro, Joaquín. Teoría de las Obligaciones. 3a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1993.

10.- MARTINEZ Morales, Rafael I. Derecho Administrativo. Segundo Curso, Editorial Harla, México,1991.

11.- MAZEAUD, Henri. Tratado Teórico Práctico de la Responsabilidad Civil Delictual y Contractual. Por Henri y León Mazeaud y André Tunc. Prefacio por Henri Capitant. Traducción de la 5a. ed. por Luís Alcalá Zamora y Castillo. Tomos I y II. Ediciones Jurídicas Europa-América. Buenos Aires, Argentina,1962.

12.- OLIVERA Toro, Jorge. Manual de Derecho Administrativo. 4a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1970.

13.- PETIT, Eugene. Tratado Elemental de Derecho Romano. Traducción de la 9a.ed. francesa. y aumentado con notas originales por D. José Fernández González. con Prólogo de Don José Ma. Rizzi. 10a. ed. Editorial Porrúa, S.A., México,1993.

14.- PIZARRO, Ramón Daniel. Responsabilidad Civil por el Riesgo o Vicio de las Cosas. Editorial Universidad, Buenos Aires, Argentina,1983.

15.- ROJINA Villegas, Rafael. Compendio de Derecho Civil. 18a. ed. Tomo III, Editorial Porrúa, S.A., México,1993.

16.- _____ Derecho Civil Mexicano. 4a. ed. Tomo V, Vol. II, Editorial Porrúa, S.A., México,1981.

17.- SERRA Rojas, Andrés. Derecho Administrativo. 15a. ed. Tomo II, Editorial Porrúa, S.A., México,1992.

LEGISLACION.

1.- **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.** 106a. ed. Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

2.- **Ley de Vías Generales de Comunicación.** Ediciones Delma, S.A. México, 1995.

3.- **Ley General de Bienes Nacionales.** 12a. ed. Editorial Delma, S.A. México, 1996.

4.- **Ley Federal del Trabajo.** 70a. ed. Editorial Porrúa, S. A. México, 1995.

5.- **Nueva Ley de Transporte del Distrito Federal.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 20 de diciembre de 1995.

6.- **Nueva Ley de Procedimiento Administrativo del Distrito Federal.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 19 de diciembre de 1995.

7.- **Ley Orgánica y Estatuto de Gobierno del Distrito Federal.** 16a. ed. Editorial Porrúa, S.A. México, 1995.

8.- **Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal.** 8a. ed. Ediciones Delma, S.A. México, 1995.

9.- **Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.** 48a. ed. Editorial Porrúa, S. A. México, 1994.

10.- **Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.** Ediciones Delma, S.A. México, 1995.

11.- **Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el día 14 de abril de 1942.

12.- **Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.** Prólogo y revisión por el Licenciado Héctor Cuenca Sayago. Editorial Sista, S.A. de C.V. México, 1996.

OTRAS FUENTES CONSULTADAS.

1.- P.A. Vives, **Diccionario Latino-Español, Español-Latino.** C.M.F.

2.- **Diccionario de la Lengua Española.** 20a. de. Tomos I y II., Editorial Espasa-Calpe, S.A. Madrid, España.1984.

3.- **Diccionario Pequeño Larousse Ilustrado.** Por Ramón García-Pelayo y Gross., Ediciones Larousse. México,1990.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: SUBDIR. REG. CONT. AUT
MESA:
NUMERO DE OFICIO: DGAU/PERM/
EXPEDIENTE: R /94

ASUNTO: Se otorga autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte de Pasajeros con itinerario fijo en el Distrito Federal.

México D.F. a

C. REPRESENTANTE LEGAL DE

En atención a la solicitud formulada en escrito de fecha ; y con fundamento por los artículos 28 párrafo noveno de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 18 Fracción X, 25 y 27 Fracción III de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal; 1, 9 y 10 de la Ley que Fija las Bases Generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal; 40 Fracciones I y III del Reglamento Interior del propio Departamento; 109 al 112 inclusive, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal; 2, 3, 4, 5 inciso c), 6, 16, 24, 26, 27, 28, 29, 32, 33, 35, 36, 37, 41, 42, 47, 50, 53, 54, 57 y 66 del Reglamento para Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, asimismo acorde con el Acuerdo delegatorio de Facultades publicado en el Diario Oficial de la Federación el 27 de Enero de 1986; y en virtud del resultado de los estudios técnicos en materia de tránsito y transporte que para el efecto fueron efectuados, la Dirección General de Autotransporte Urbano otorga:

A U T O R I Z A C I O N

A la Persona Moral denominada

para prestar el Servicio Público de Transporte de Pasajeros con Itinerario Fijo en el Distrito Federal, mismo que se sujetará a las condiciones, especificaciones, lineamientos, declaraciones y cláusulas que a continuación se señalan:

D E C L A R A C I O N E S

El C. Director General de Autotransporte Urbano declara:

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION:
MESA:
NUMERO DE OFICIO:
EXPEDIENTE:

ASUNTO: ... 2

Que conforme a las disposiciones legales señaladas en el epígrafe del presente instrumento, se encuentra facultado para el otorgamiento de la presente autorización.

Que como actividad prioritaria del Departamento del Distrito Federal y acorde con los programas de reordenación del transporte, es necesario otorgar mayores garantias a los concesionarios, a efecto que modernicen los vehículos destinados al servicio.

Que para adecuar la infraestructura del transporte público a las necesidades actuales de la ciudadanía, es factor imprescindible el otorgamiento de concesiones con mayor plazo de vigencia a los concesionarios, que favorezcan la inversión en los equipos y sistemas existentes.

El Concesionario declara:

Que es una Persona Moral debidamente constituida conforme a las leyes del País, cuyo objeto social es la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, encontrándose al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones fiscales y administrativas.

Que en términos de la escritura pública número

su Representante Legal es el C.

Que conforme a su escritura y estatutos sociales, así como lo dispuesto en el Código Civil vigente y demás disposiciones aplicables, se encuentra facultada para la celebración del presente instrumento.

Que en virtud de que esta autorización tiene por objeto la prestación de un servicio público debidamente reglamentado y regulado por el Departamento del Distrito Federal, en este acto se somete expresamente a las condiciones y especificaciones que acorde con la normatividad vigente y el interés público, señale la Dirección General de Autotransporte Urbano.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: _____
MESA: _____
NUMERO DE OFICIO: _____
EXPEDIENTE: _____

ASUNTO: ... 3

Bajo las declaraciones formuladas, las partes de común acuerdo se sujetan a las siguientes:

C L A U S U L A S

PRIMERO: El titular de la presente reconoce que la prestación del servicio que por este instrumento se le confiere, constituye una actividad de interés público cuyo ejercicio debe realizarse con las características de continuidad, regularidad, igualdad, generalidad, obligatoriedad, higiene y eficiencia en beneficio de los usuarios; por lo que se compromete a observar estrictamente las disposiciones legales, convenios, acuerdos y demás ordenamientos vigentes en materia de tránsito y transporte, así como acatar las medidas y condiciones que establezcan las autoridades del Departamento del Distrito Federal.

SEGUNDO: Las características y especificaciones a que deberán someterse los vehículos destinados a la prestación del servicio, serán de 7 años como máximo de antigüedad en el modelo, contados a partir de la fecha de entrega de la presente autorización, debiendose ajustar anualmente a las condiciones que para efectos del refrendo de este documento se establezcan previamente, y siempre tendientes a la modernización de las unidades para el efecto de alcanzar las condiciones que se establecen en las Convocatorias Anuales para la Revista Reglamentaria y estarán sujetas a las disposiciones técnicas, físicas, de seguridad y confort que lleve a cabo la Coordinación General de Transporte del Departamento del Distrito Federal, así como a lo dispuesto en la normatividad vigente para garantizar el interés público.

TERCERO: Los derechos de explotación que ampara la presente autorización, se sujetarán exclusivamente a los siguientes lineamientos.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL
DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: _____
MESA: _____
NUMERO DE OFICIO: _____
EXPEDIENTE: _____

ASUNTO: ... 4

DERIVACION:

ZONA DE ASCENSO Y DESCENSO DE ORIGEN:

RECORRIDO:

ZONA DE ASCENSO Y DESCENSO DE DESTINO:

REGRESO:

CUARTO: La presente autorización comprende un total vehículos, mismos que se describen en la hoja de parque vehicular anexa.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION:
MESA:
NUMERO DE OFICIO:
EXPEDIENTE:

ASUNTO: ... 5

QUINTO: La prestación del servicio invariablemente deberá sujetarse a la reglamentación vigente en materia de tránsito y transporte, así como a las siguientes:

R E G L A S D E O P E R A C I O N

1.- Horarios: El tiempo mínimo en que deberá prestarse el servicio, será de las 05:00 a las 24:00 horas diariamente, con las siguientes frecuencias.

a) Tres minutos máximo tratándose de espacios de ascenso y descenso en la vía pública previamente autorizados.

b) En el caso de base o paraderos de uso común fuera de la vía pública podrán ser hasta de 5 minutos.

2.- Tarifas:

HASTA 5 KMS.		N$ .55
MAS DE 5 KMS. HASTA	12 KMS.	N$ .80
MAS DE 12 KMS. HASTA	17 KMS.	N$ .90
MAS DE 17 KMS.		N$1.10

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION:
MESA:
NUMERO DE OFICIO:
EXPEDIENTE:

3.- Señalizaciones Internas y Externas: Serán las que se determinen, en los acuerdos y demás disposiciones vigentes en la materia, así como en las convocatorias para la revista reglamentaria Anual y en las normas que en este sentido emita la Coordinación General de Transporte del Departamento del D.F.

4.- Operación del Servicio: Se sujeta a los itinerarios, bases, espacios de ascenso y descenso y paradas que especifica este documento y a lo dispuesto en la materia por la Ley, Reglamento, Acuerdos, Manuales, Circulares y demás ordenamientos vigentes.

5.- Obligaciones del Titular:

a) Cumplir con el servicio de manera regular, obligatoria, uniforme y continua.

b) Prestar el servicio a toda persona que lo solicite, salvo los siguientes casos, imputables a los propios solicitantes: encontrarse en notorio estado de ebriedad o desaseo; hacer escándalo o ejecutar a bordo de los vehículos actos contrarios a la moral o a las buenas costumbres; o pretender que la prestación del servicio se haga contraviniendo disposiciones reglamentarias.

c) Someterse a las disposiciones del reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal y a las estipulaciones que se establecen en esta autorización.

d) Ajustarse a la prestación del servicio, a los itinerarios, horarios, tarifas, especificaciones sobre el equipo, condiciones de comodidad, seguridad, higiene y eficiencia, que a juicio de la autoridad exija la prestación del servicio público.

e) Otorgar las garantías previstas en el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, así como en el reglamento de tránsito.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: _____
MESA: _____
NUMERO DE OFICIO: _____
EXPEDIENTE: _____

ASUNTO: ... 7

f) Acatar las disposiciones que las autoridades del Departamento del Distrito Federal dicten de acuerdo con las prevenciones del Reglamento precitado, tendientes a subsanar las deficiencias del servicio.

g) Aceptar la intervención del Departamento en la Administración del servicio en casos de resolución de contratos, revocación de permisos o en todos aquellos en que existe amenaza de suspensión del propio servicio.

h) Conservar las instalaciones y equipos en condiciones de dar un servicio eficiente de conformidad en las disposiciones del Reglamento citado.

i) Contar con el personal idóneo, educado y de correcta presentación, como lo exige el servicio público.

j) Responsabilizarse de la conducta de permisionarios, choferes y empleados de la organización y enviarlos a los cursos de capacitación y actualización que impartan las autoridades correspondientes.

k) Responder solidariamente del pago de las sanciones que se impongan a permisionarios y/o conductores o despachadores de vehículos a que se refiere esta autorización, así como de obligaciones y/o responsabilidad objetiva, derivada de accidentes ocasionados imprudencial o intencionalmente en relación con la prestación del servicio.

l) Exhibir documentación que acredite su legal personalidad y representación.

m) Cumplir con las obligaciones que se deriven del uso de estaciones o paraderos en el área urbana del Distrito Federal.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION:
MESA:
NUMERO DE OFICIO:
EXPEDIENTE:

n) En caso de emergencia, siniestro u otras circunstancias, que afecten a la ciudadanía, prestará el servicio bajo las condiciones que establezca el Departamento del Distrito Federal.

o) Observar los requisitos reglamentarios y cumplir con la inspección y verificación prevista en las disposiciones legales en materia de Tránsito, Transporte y Ecología.

SEXTO: La presente autorización no otorga derechos de exclusividad a su titular, en relación a derroteros, derivaciones, zonas o espacios para ascenso y descenso de pasaje, los cuales podrán modificarse o concederse legalmente a otras organizaciones, tomando en cuenta la demanda de transporte, la infraestructura de la vialidad, la opinión de la representación vecinal y el interés general de la ciudadanía y público en general.

SEPTIMO: La vigencia de la presente autorización será por el término de 5 años, debiendo cubrirse anualmente los derechos correspondientes conforme a lo dispuesto por la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal; asimismo será susceptible de prórroga si aún subsiste la materia de la concesión y además si el interesado ha dado cumplimiento a las normas vigentes en materia de transporte y a lo dispuesto en este documento.

OCTAVO: El Departamento del Distrito Federal se reserva el derecho de rescindir administrativamente la presente autorización, cuando el permisionario incumpla con cualquiera de las obligaciones contraídas en el mismo, o bien cuando se ubique en alguno de los siguientes supuestos.

1.- Cuando se originen molestias al público y obstaculicen la circulación de peatones o vehículos.

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION:
MESA:
NUMERO DE OFICIO:
EXPEDIENTE:

ASUNTO: ... 9

2.- Cuando el servicio no se preste en forma regular y continua.

3.- Cuando se alteren tarifas.

4.- Por causas de interés público.

5.- Cuando se incumplan de manera reiterada las obligaciones estipuladas en el presente instrumento.

6.- No establecer el servicio dentro del plazo para tal efecto, por la autorización salvo el caso de fuerza mayor o de que la falta de cumplimiento obedezca a obstáculos insuperables, ajenos a la voluntad del concesionario.

7.- La interrupción del servicio público prestado, en todo o en parte, sin causa justificada o sin previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

8.- Enajenar la autorización, alguno de los derechos en el contenidos o los bienes afectos al servicio de que se trate, sin la previa autorización del Departamento del Distrito Federal.

9.- Cambiar el beneficiario de la autorización su nacionalidad mexicana, cuando se trate de una persona física; o dejar de estar validamente organizada conforme a las leyes del país, cuando se trate de una persona moral, y en este mismo caso, admitir extranjeros sin haber hecho previamente la renuncia de sus derechos de extranjería a que se refiere el inciso 5 del artículo 17.

10.- Modificar o alterar sustancialmente las condiciones de prestación del servicio en materia de horarios, violar las tarifas y apartarse de los itinerarios señalados, sin la previa autorización

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL
DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: _____
MESA: _____
NUMERO DE OFICIO: _____
EXPEDIENTE: _____

del Departamento de Distrito Federal.

11.- Si la garantía prestada por el concensionario para asegurar el cumplimiento de las obligaciones impuestas por la autorización, deja de ser satisfactoria.

12.- No acatar las ordenes del Departamento del Distrito Federal relativas a reparación o reposición del equipo, cuando éste deje de satisfacer las condiciones de eficiencia, higiene seguridad y comodidad inherentes a la prestación del servicio de que se trate.

13.- No acatar las disposiciones del Departamento del Distrito Federal relativas al aumento de capacidad, modificaciones de ruta, especificaciones, sistemas de operación y demás condiciones en que deba prestarse el servicio público del transporte a que se refiere la concesión respectiva.

14.- Si los vehículos o el personal destinado al servicio no satisfacen las disposiciones del Código Sanitario.

NOVENO: Para que la presente autorización tenga vigencia deberá cubrirse los derechos que establece la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal.

DECIMO: La representación legal del titular, señala como domicilio legal para recibir notificaciones y documentos el siguiente:

DECIMO PRIMERO: El C.

acredita su personalidad vigente, así como la constitución y existencia jurídica de su representada, con los siguientes documentos:

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL
DE AUTOTRANSPORTE URBANO
DIREC. PERMS. CONCS. Y REVS.
SECCION: _____
MESA: _____
NUMERO DE OFICIO: _____
EXPEDIENTE: _____

ASUNTO: ... 11

DECIMO SEGUNDO: Las situaciones no previstas en la presente autorización, serán resueltas por la Dirección General de Autotransporte Urbano del Departamento del Distrito Federal, conforme a las disposiciones legales vigentes y atendiendo en todo caso las necesidades del interés público.

Previa lectura de este documento, el representante legal expresa su conformidad y acepta los términos contenidos en el mismo, en nombre del concensionario y del suyo propio, comprometiéndose a notificarlo a los agremiados en un término no mayor a 10 días, lo cual deberá justificar y comprobar por escrito a la Dirección General de Autotransporte Urbano.

A T E N T A M E N T E
"SUFRAGIO EFECTIVO NO REELECCION"
EL DIRECTOR GENERAL DE AUTOTRANSPORTE URBANO

_____
LIC. ARTURO MANSILLA OLIVARES

_____
EL REPRESENTANTE LEGAL DE
LA RUTA

copias a la vuelta...