



98
21

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"CAMPUS ARAGON"**

**"LA NECESIDAD DE ADECUAR
LAS INDEMNIZACIONES DEL SEGURO
DEL VIAJERO EN EL SERVICIO
PÚBLICO FEDERAL DE
AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS
CONFORME AL CODIGO
CIVIL RELATIVO AL PAGO
DE DAÑO MORAL".**

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

CRUZ DOMINGUEZ RAFAEL JOSE

ASESOR: LIC. ALEJANDRO A. RANGEL CANCINO

MÉXICO

1997.

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

"Dedicatorias"

*A la Universidad Nacional Autónoma de México
y a todos mis maestros, gracias por abrirme las
puertas y darme la oportunidad de forma una
carrera profesional.*

*A mi Asesor:
Gracias por la confianza depositada
en mí, además de su gran apoyo y
orientación en el desarrollo de el
presente trabajo.*

A mis padres:

*Carmen y Leobardo con gratitud
inmensurable
por darme la vida de su vida misma,
por su apoyo en los momentos en que
mas los he necesitado, gracias por su
amor, comprensión y por creer en mí,
ya que lo que soy lo soy por ustedes.
Los amo.*

*A mi esposa:
Gracias Norma por tu apoyo en todo
momento, por estar conmigo en las
buenas y en las malas.
Y por motivarme a concluir mis
estudios.
Te quiero.*

*A Isamar y Kevin:
Gracias hijos míos, por ser el motivo mas
Grande de mi superación al regalarme
tanta felicidad.*

A mis hermanos:

Reyna, Socorro, Leobardo, Eldy, Omar, y Araceli, por ponerme el ejemplo de lo que es la superación intelectual y por toda la ayuda en mi educación.

Con agradecimiento:

A mis suegros, cuñados y sobrinos, por que de una u otra manera contribuyeron a la culminación del presente trabajo.

Con gratitud

a mi Colega y Compadre Francisco Arguijo O. por su apoyo incondicional en la elaboración del presente trabajo.

Gracias Paco.

Con Agradecimiento a mis compañeros del Departamento Jurídico de la Dirección General de Tarifas, Transporte Multimodal y Ferroviario de la S.C.T. en especial al Lic. Jorge H. Chávez Martínez por darme la oportunidad de laborar en dicha dependencia.

INDICE.

INTRODUCCION.

CAPITULO I. SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

1.1.- CONCEPTO.	3
1.2.-CONCESIONES Y PERMISOS	5
1.3.- PARTES QUE INTERVIENEN	9
A) PASAJERO (CONCEPTO)	10
B) USUARIO DE LA VIA (CONCEPTO)	11
C) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES	13
1.4.- CONCEPTO DEL SEGURO DEL VIAJERO	18
1.5.- CONCEPTO DE POLIZA DE SEGURO	22
1.6.- PAGO DE INDEMNIZACIONES	22

I.7.- FORMAS DE GARANTIZAR LA INDEMNIZACION DEL SEGURO DEL VIAJERO	27
A) FONDO DE GARANTIA	27
B) POLIZA DE SEGURO	28

CAPITULO II.- ANTECEDENTES DEL SEGURO DEL VIAJERO.

II.1.- REGLAMENTO DEL ARTICULO 134 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (11 DE MARZO DE 1933)	31
II.2.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION(1940)	35
II.3.- REGLAS DE APLICACION DEL SEGURO DEL VIAJERO(28 DE ENERO DE 1976)	37
II.4.- REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION	39
II.5.- LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL (22 DE DICIEMBRE DE 1993)	42

CAPITULO III.- EL DAÑO MORAL.

III.1.- CONCEPTO DEL DAÑO MORAL	45
---------------------------------	----

III.2.- EL DAÑO MORAL SEGUN EL CODIGO CIVIL.	47
III.3.- TIPOS DE DAÑO.	49
A) DAÑO PATRIMONIAL	49
B) DAÑO MORAL.	49
III.4.- EL DAÑO MORAL EN ROMA.	51
III.5.- PATRIMONIO MORAL DE LA PERSONA. OBJETIVO Y SUBJETIVO	52
III.6.- REPARACION MORAL Y SUJETOS QUE LA INTEGRAN.	56
III.7.- PRUEBA Y MONTO DEL DAÑO MORAL.	60

**CAPITULO IV.- LA NECESIDAD DE ADECUAR LAS INDEMNIZACIONES DEL
SEGURO DEL VIAJERO CONFORME AL CODIGO CIVIL
RELATIVO AL PAGO DE DAÑO MORAL.**

IV.1.- RECURSO DE RECONSIDERACION	63
IV.2.- PROPUESTA	64
CONCLUSIONES	68
BIBLIOGRAFIA	71

I N T R O D U C C I O N

Primeramente, con el presente trabajo, se tiene la intención de mostrar un análisis conceptual del Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros, en que consiste el Seguro del Viajero, su cuantía y la forma de garantizar la responsabilidad que tienen los concesionarios o permisionarios para responder en caso de un siniestro.

De igual manera se presenta una visión más amplia y detallada del procedimiento administrativo relativo al pago indemnizatorio correspondiente a las quejas presentadas por el pasajero a consecuencia de las lesiones sufridas en su persona el reclamo del seguro por parte de los beneficiarios de este, en caso de Cesantía y se hace mención de las autoridades competentes que regulan todo lo relacionado con el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros.

Por otro lado, se muestra un análisis de los antecedentes del seguro del viajero, la evolución que ha tenido esta figura mediante una serie de leyes y reglamentos que la han contemplado.

Ahora bien el punto principal a tratar, es lo referente al Daño Moral, lo que se entiende por este, como lo contempla el Código Civil, y algunos autores como se contemplaba el daño moral en Roma, al igual que se hace mención de los tipos de daño como son el patrimonial o extrapatrimonial, los bienes jurídicos que tutela el daño moral en nuestra legislación; así como su reparación y los sujetos involucrados en dicha afectación moral.

Por lo anterior se da una propuesta enfocada a la idea de que no es suficiente el pago del Daño Físico, bajo el concepto de Indemnización del Seguro del Viajero, sino también resarcir el Daño Moral ya que debe de considerarse para

efectuar una indemnización más justa, toda vez que dicho daño en particular es tan complejo como la mente misma lo es, dejando secuelas en un grado considerable, tal que su resarcimiento puede ser definitivo o totalmente irreparable y no siendo así en todos los casos el daño material. Por ello se pretende demostrar la necesidad de adecuar el daño moral dentro de la figura Seguro del Viajero para resarcir en lo mayormente posible al afectado mediante una nueva legislación que regule de forma más compleja el servicio público federal de autotransporte de pasajeros.

CAPITULO I

SERVICIO PÚBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

I.1.- CONCEPTO.

Por principio de cuentas, es necesario citar el concepto de El Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasajeros, como lo define el artículo 123 del Reglamento del Autotransporte y Servicios Auxiliares publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994, que a la letra dice: "Es el servicio que se presta en caminos de jurisdicción federal, en forma continua, regular y permanente, para comunicar poblaciones de una o varias entidades federativas, con el que se satisfacen necesidades colectivas de transporte público".

Ya que dicho servicio es regulado por el derecho administrativo público; "JEZE" y otros tratadistas doctrinales del derecho, administrativo francés, coinciden en la idea de " que no basta que los gobernantes aseguren los servicios de guerra, policía y justicia; deben organizar y operar o hacer funcionar una serie de servicios diversos (industriales, mercantiles, culturales, etc.) de una manera regular y constante, lo que permite clasificar derecho público administrativo como el conjunto de reglas relativas a los servicios públicos. En este sentido sera << Servicio público el que satisface una necesidad pública colectiva general, sin referirse determinada y concretamente a un fin particular. >>"¹/

1_ Perez Bonnin Enrique. " Tratado Elemental de Derecho Turístico. " Editorial Daimon S.A. de C.V. México, D.F., Pag. 16.

Este servicio de transporte se garantiza con el cumplimiento de horarios y frecuencias de llegadas y salidas de autobuses; seguridad en ascenso y descenso de pasajeros, y dispone de instalaciones conexas.

Ahora bien, se ofrece al público contra el pago de prestaciones en numerario. El recorrido que se configura dentro de uno o más caminos de la red de carreteras federales o de jurisdicción federal o jurisdicción local. Cabe señalar que de acuerdo con lo establecido por el Artículo 18 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares, clasifica el Autotransporte Federal de Pasajeros en seis tipos de servicios, atendiendo a la forma de operación y al tipo de vehículos; las que a continuación se citan:

- I. De lujo;
- II. Ejecutivo;
- III. De primera;
- IV. Económico;
- V. Mixto; y
- VI. Transportación terrestre de pasajeros de y hacia los puertos marítimos y aeropuertos.

Dentro del Autotransporte Federal de Pasajeros, se cuenta con servicios auxiliares, que tienen el objeto de desempeñar una mejor operación de la explotación de transporte, tales como:

- Terminales de pasajeros.
- Arrastre y salvamento,
- Depósito de vehículos,
- Unidades de verificación, y
- Paquetería y mensajería.

1.2.- CONCESIONES Y PERMISOS.

Para la prestación del Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros, es necesario tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y con sujeción a los preceptos de la Ley de Vías Generales de Comunicación y sus reglamentos respectivos.

Es menester señalar el concepto de Concesión y Permiso dentro del Autotransporte Federal de Pasajeros:

- * **CONCESION.-** Acto de la administración en virtud del cual se otorga mediante determinadas condiciones, a un servicio de interés general realizado por un particular.

- * **PERMISO.-** Autorización otorgada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para prestar Servicios de Autotransporte Federal o para operar o explotar Servicios Auxiliares; entendiéndose como Servicios Auxiliares, los que sin formar parte del Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo y carga, complementan su operación y explotación.

VEDEL.- Al que citan Gabino Fraga en su libro de Derecho Administrativo define **la concesión** de servicio público [como un procedimiento por el cual una persona pública llamada autoridad **concedente** confía a una persona física o moral, llamada **concesionario**, el cuidado de manejar un servicio público bajo un

control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio].^{2_1}

Para obtener una concesión, la Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, en su artículo 6o., dispone lo siguiente:

ARTICULO 6o. Se requiere de concesión para construir, operar, explotar, conservar y mantener los caminos y puentes federales. Las concesiones se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas, en los términos que establezcan esta Ley y los Reglamentos respectivos. Las concesiones se otorgarán hasta por un plazo de 30 años y podrán ser prorrogadas hasta por un plazo equivalente al señalado originalmente, siempre que el concesionario hubiere cumplido con las condiciones impuestas y lo solicite durante la última quinta parte de su vigencia y a más tardar un año antes de su conclusión. La Secretaría contestará en definitiva las solicitudes de prórroga a que se refiere el parrafo anterior, dentro de un plazo de 60 días naturales contados a partir de la fecha de presentación de la misma debidamente requisitada y establecer las nuevas condiciones de la concesión, para la cual deberá tomar en cuenta la inversión, los costos futuros de ampliación y mejoramiento y las demás proyecciones financieras y operativas que considere la rentabilidad de la concesión".

Las concesiones a que se refiere el artículo transcrito se otorgarán mediante concurso público de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 7o. del mismo ordenamiento.

^{2_1} Perez Bonnin Enrique. " Tratado Elemental de Derecho Turístico. " Editorial Daimon, S.A. de C.V. México, D.F., Pág. 16.

Por otro lado para la adquisición de permiso para la operación o explotación de los Servicios de Autotransporte Federal, será en base a lo dispuesto por el artículo 8o. de la misma Ley de Caminos que a continuación se transcribe:

"ARTICULO 8o.- Se requiere permiso otorgado por la Secretaría para:

- I. La operación y explotación de los servicios de Autotransporte Federal de Carga, Pasaje y Turismo;
- II. La instalación de terminales interiores de carga y unidades de verificación;
- III. Los servicios de arrastre, arrastre y salvamento y depósito de vehículos;
- IV. Los servicios de paquetería y mensajería;
- V. La construcción, operación y explotación de terminales de pasajeros;
- VI. La construcción de accesos, cruzamientos e instalaciones marginales, en el derecho de vía de las carreteras federales;
- VII. El establecimiento de paradores, salvo cuando se trate de carreteras concesionadas;
- VIII. La instalación de anuncios y señales publicitarias;
- IX. La construcción, modificación o ampliación de las obras en el derecho de vía;
- X. La construcción y operación de puentes privados sobre vías generales de comunicación; y

XI. El transporte privado de personas y de carga salvo lo dispuesto en el artículo 40 de la presente Ley.

Los reglamentos respectivos señalarán los requisitos para el establecimiento, construcción, operación y explotación de las instalaciones y servicios antes citados.

En los casos a que se refieren las fracciones III, IV y XI del presente artículo, los permisos se otorgarán a todo aquel que cumpla con los requisitos establecidos en esta Ley y su Reglamento.

La Secretaría podrá concursar, en los términos del artículo anterior, el otorgamiento de permisos cuando se trate de Servicios Auxiliares vinculados a la infraestructura carretera.

Los permisos se otorgarán por tiempo indefinido, excepto los que se otorguen para anuncios de publicidad, los cuales tendrán la duración y condiciones que señale el Reglamento respectivo".

Los permisos se otorgarán a mexicanos o sociedades constituidas conforme a las leyes mexicanas y de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes o bien llevará internamente un registro de las sociedades que presten servicios de autotransporte o sus Servicios Auxiliares.

Por otro lado, el artículo 14 de la multicitada Ley de Caminos, dispone:

"En ningún caso se podrá ceder, hipotecar, ni de manera alguna gravar o enajenar la concesión o el permiso, los derechos en ellos conferidos, los caminos, puentes los servicios de autotransporte y sus servicios auxiliares, así como, los bienes afectos a los mismos, a ningún gobierno o estados extranjeros".

Las causas por lo que las concesiones o permisos se terminan, son por vencimiento del plazo establecido en el título de la prórroga a que se hubiera otorgado, renuncia del título, revocación, desaparición del objeto o de la finalidad de la concesión, liquidación o quiebra.

Las concesiones y permisos pueden ser revocadas por cualquiera de las causas que señala el artículo 17 del mismo ordenamiento legal. El título de una concesión o permiso que hubiere sido revocado, estar imposibilitado para obtener otro nuevo dentro de un plazo de 5 años, contado a partir de que hubiere quedado firme la resolución respectiva.

1.3.- PARTES QUE INTERVIENEN.

Cuando una persona adquiere un boleto de viaje en una terminal de autobuses foráneos, lo único en que piensa, es en que ser transportado al lugar deseado; pero generalmente, desconoce los derechos y obligaciones que tienen tanto la empresa transportista como éste mismo, y creé que su única obligación es el abordar puntualmente el autobús, y que éste último a su vez, tiene la obligación de salir y llegar puntualmente de origen a destino.

Pero, si se considera la posibilidad de que se llegue a suscitar un siniestro durante el trayecto del viaje, en ese momento el derecho del viajero, va más allá del simple hecho de ser transportado, ya que se estaría hablando del derecho de estar protegido en su persona y en sus bienes por el "Seguro del Viajero" (Tema que analizaremos posteriormente), además de que la mayoría de los usuarios desconocen todo lo concerniente a este tipo de transporte, tanto en su organización como en las partes que en él intervienen.

Por todo lo anterior, es menester hablar de las partes involucradas en el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros:

A) PASAJERO: Es la persona física que contrata con un prestador de servicio de autotransporte de pasajeros, para que lo traslade de un lugar a otro, por un precio determinado, convirtiéndose en lo que conocemos como usuario del servicio o viajero; desde el momento en que la persona compra su boleto de viaje, automáticamente ha celebrado un "Contrato de Transporte".

Encontramos, que este tipo de contrato, Rafael de Pina lo conceptualiza de la siguiente forma:

"CONTRATO DE TRANSPORTE.- Contrato en virtud del cual una de las partes se obliga respecto de la otra, a trasladar de un lugar a otro, por tierra, por agua, o por el aire, personas, animales, mercancías o cualquiera otros objetos, mediante un precio". 3_1

Ahora bien, como un contrato, es el acuerdo de dos o más personas para crear o transferir derechos y obligaciones, encontramos que el pasajero o usuario del servicio, de conformidad con el artículo 29 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares tendrá los siguientes derechos:

- I. Recibir el servicio que ampara el boleto, en los términos y condiciones que correspondan a la clase de servicio;

3_ De Pina Vara Rafael, "Diccionario de Derecho", 10 de., edit. Porrúa, 1981. P. 484.

- II. Conservar en su poder los bultos que por su volumen y naturaleza, se puedan llevar a bordo sin que ocasione molestias a los pasajeros ni pongan en riesgo su seguridad;
- III. Que se les admita en el mismo vehículo, por concepto de concepto de equipaje y libre de porte por cada boleto, con un máximo de 25 kilogramos;
- IV. Recibir el comprobante que ampare su equipaje;
- V. Recibir el reembolso del importe de su boleto por un retraso mayor de dos horas en el origen del recorrido; y
- VI. Que no se aplique ajuste alguno a los boletos adquiridos con anterioridad a un incremento tarifario.

Entre otros derechos con que cuenta el pasajero, encontramos la mención en el boleto expedido, de que se encuentra cubierto el seguro del viajero; ahora bien, el monto de la indemnización que el autotransportista pagará al pasajero por pérdida o daño del equipaje documentado, esta contemplado en "Las condiciones para el transporte" que más adelante daremos mención.

B) USUARIO DE LA VIA (CONCEPTO).

Propiamente se conoce en el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros como "Concesionario o Permisionario", dos figuras que sería conveniente, conocer su concepto de cada uno, como lo define Pina de Vara en su Diccionario de Derecho:

* **CONCESIONARIO.-** Persona a quien se otorga una concesión o se le transfiere legalmente.

* **PERMISIONARIO.-** Persona a favor de la cual se extiende un permiso o autorización, generalmente en México, para la prestación del Servicio de Autotransporte.

De esta forma podemos conceptualizar al usuario de la vía como, LA PERSONA FISICA O MORAL DEBIDAMENTE AUTORIZADA PARA EXPLOTAR EL SERVICIO PUBLICO FEDERAL DE AUTOTRANSPORTE DE PASAJEROS.

Ahora bien, la explotación de este servicio, objeto de concesión o permiso, sea autorizado previamente por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a la cual le compete el estudio y aprobación, revisión, modificación, cancelación o registro en su caso, de itinerarios, horarios y reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación.

En la actualidad es muy usual el servicio de permisionarios de autotransporte estatal o municipal, quienes transitan en caminos de jurisdicción federal, los cuales de conformidad con el artículo 25 del Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares están condicionados a:

- I. Complementar la ruta o recorrido aprobado por las autoridades locales;
- II. La longitud del tramo federal no debe exceder de 30 kilómetros, en los que no podrán efectuar ascenso y descenso de pasaje;
- III. Contar con la autorización correspondiente de la Entidad Federativa para prestar el servicio de autotransporte de caminos estatales o municipales;

- IV. Las características y especificaciones técnicas de los vehículos deben cumplir con los requisitos de las normas oficiales de operación del servicio de autotransporte; y
- V. Acreditar que cuentan con póliza de seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros, que en éste caso hablaríamos de la figura "Seguro del Viajero".

La prestación de los servicios públicos de autotransporte federal de pasaje, podrá realizarlo el permisionario con vehículos propios o arrendados, de acuerdo con las leyes y reglamentos, así como normas oficiales respectivas.

Es importante aclarar, que la figura de "Usuario de la Vía", como lo contempla el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros (Permisionarios o Concesionarios), por ejemplo una línea de Autobuses Foráneos (A.D.O., OMNIBUS DE MEXICO, ESTRELLA BLANCA, ETC.), no tiene nada que ver con el Usuario de la Vía (Particulares Comunes), que viene a ser, cualquier otra persona física o moral, que hace uso de la carretera de jurisdicción federal sin obtener un lucro por el transporte de pasajeros, siendo un ejemplo, el particular que sale de su lugar habitual de residencia a vacacionar con su familia.

C) SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, tiene a su cargo el desempeño de las atribuciones y facultades que le confiere la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y otras leyes que propiamente se basa en la construcción, mejoramiento, conservación y explotación de las vías generales de comunicación y los medios de transporte que operen en ellas, así como su

inspección y vigilancia, al igual que el otorgamiento, interpretación y cumplimiento de concesiones entre otras atribuciones que el ejecutivo federal, faculta a esta dependencia gubernamental.

Dentro de las unidades administrativas que integran todo este gran organismo gubernamental (Sector Comunicaciones y Transportes), encontramos tres Direcciones Generales, que tienen relación entre sí, en lo concerniente al Seguro del Viajero, por lo que cabe señalar las atribuciones, en lo relacionado al Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasaje que tienen cada una de ellas, de conformidad al reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

1.- Facultad de la Dirección General de Autotransporte Federal.

- * Regular los servicios de Autotransporte Público y Privado, de los caminos de jurisdicción federal, así como, proponer las modalidades que dicte el interés general;
- * Promover la coordinación del Autotransporte Federal con otros modos de transporte para conformar un Sistema Integral;
- * Tramitar las solicitudes que se presenten para el otorgamiento de los permisos, para la prestación del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasaje, turismo, Carga, Mensajería y Paquetería, Terminales de Pasajeros, Paradores y otros Servicios Auxiliares, así como, autorizar y regular la operación y explotación de las terminales interiores de carga en materia de autotransporte y que no realicen operaciones de carácter multimodal en coordinación con la Dirección General de Tarifas Transporte Ferroviario y Multimodal;

* Tramitar y expedir las placas metálicas, calcomanías de identificación y tarjetas de circulación de los vehículos destinados al Servicio Federal de Autotransporte;

* Participar en los estudios para el señalamiento de los caminos de jurisdicción federal y en los de ingeniería de tránsito para la prevención de accidentes, en coordinación con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte;

* Expedir, controlar y en su caso, renovar, suspender y cancelar las licencias del personal que intervenga en la operación de las unidades del Autotransporte Federal en coordinación con la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte;

* Dictaminar a los Permisarios de los servicios de Autotransporte Federal y a los Concesionarios de carreteras de cuota, el contrato de seguro para garantizar el cumplimiento de su responsabilidad derivada de los daños que sufran los usuarios en su persona o en sus pertenencias, o en su defecto, la obligación de constituir un fondo de garantía.

Sobre este último punto, respecto a la vigilancia de el cumplimiento de la responsabilidad que se hace mención, y que le concierne a esta Dirección General, ser directamente en el Departamento del Seguro del Viajero, donde también se llevan a cabo los procedimientos administrativos de las quejas presentadas por controversias que se suscitan a consecuencia del incumplimiento del pago indemnizatorio

2.- Facultad de la Dirección General de Asuntos Jurídicos.

* Fijar y revisar las bases de los convenios, contratos, concesiones, permisos, autorizaciones, acuerdos, declaratorias y demás actos jurídicos que celebre, emita u otorgue la Secretaría y determinar sobre su interpretación, suspensión, rescisión, caducidad, revocación, terminación, nulidad, rescate, requisa y demás aspectos y efectos jurídicos.

* Compilar, difundir y promover la observancia de la jurisprudencia y resoluciones administrativas que se establezcan en materia de Vías Generales de Comunicación, modos de transporte y Servicios Auxiliares y conexos.

* Dictaminar desde el punto de vista jurídico, las garantías que constituyan los particulares para el cumplimiento de las obligaciones o trámites de concesiones, permisos, autorizaciones, contratos y convenios.

3.- Facultad de la Dirección General de Protección y Medicina Preventiva en el Transporte.

* Determinar las condiciones psicofísicas del personal que interviene en el sistema operativo del Autotransporte Federal, el Transporte Ferroviario, Multimodal, Marítimo Portuario y Aeronáutico, y de sus servicios auxiliares y conexos de jurisdicción federal; así como, practicar por sí o a través de terceros los exámenes médicos y emitir los dictámenes de aptitud.

* Determinar las condiciones psicofísicas que deberán reunir los aspirantes a ingresar a las escuelas técnicas de la Secretaría y al activo de la Policía Federal de Caminos;

- * Regular y, en su caso expedir constancias de aptitud psicofísicas y médicas del personal que interviene en la operación de los diversos modos de transporte y sus servicios auxiliares y conexos; así como, controlar la información médica de dicho personal;

- * Establecer los lineamientos que deberán observarse en prestación de la atención médica de urgencias que sea responsabilidad de los concesionarios o de la Secretaría, en los paradores, unidades centinela y en las carreteras de jurisdicción federal;

- * Participar en los estudios para el señalamiento de los caminos de jurisdicción Federal y los de ingeniería y tránsito para la prevención de accidentes, en coordinación con la Dirección General de Autotransporte Federal;

- * Participar en la investigación, desde el punto de vista médico, sobre los accidentes de tránsito en vías generales de comunicación.

Sobre este punto, es importante señalar que dentro del procedimiento administrativo de un pago indemnizatorio, la facultad de dicha Dirección, es valorar al lesionado para cuantificar su porcentaje de incapacidad de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo, es decir, su actividad en la investigación sobre los accidentes, es hacer evaluaciones médicas a las víctimas de los accidentes dentro del Servicio Público de Autotransporte Federal de Pasaje.

Cabe señalar, que anteriormente todo lo relativo al Seguro del Viajero, los diversos modos de transporte, era facultad de la "Dirección General de Tarifas, Transporte Ferroviario y Multimodal", pero con la entrada en vigor del reglamento interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 21 de junio de 1995, se delegaron a las diversas

unidades administrativas dentro de su ámbito de competencia en lo referente al Seguro del Viajero.

1.4.- CONCEPTO DEL SEGURO DEL VIAJERO

Es menester para poder conceptualizar la figura de Seguro del Viajero, hablar de lo que significa Seguro, Contrato de Transporte y lo que es Viajero; es decir, para tener una mejor idea, tenemos que citar una serie de conceptos que nos faciliten la expresión de dicha definición:

* **SEGURO.-** Contrato por el cual una persona o sociedad (Asegurador), se compromete a indemnizar a otro (Asegurado), de un daño o perjuicio que pueda sufrir este, resarciendo dicho daño mediante un pago monetario (Prima).

Ahora bien, es menester citar los conceptos de Asegurar, Asegurador, Asegurado y Prima, según lo define Rafael de Pina en su diccionario de derecho:

* **ASEGURAR:** Garantizar en cualquier forma el cumplimiento de sus obligaciones.

* **ASEGURADOR:** Persona física o moral que responde del riesgo, objeto de un contrato de seguro.

* **ASEGURADO:** Persona a cuyo favor se contrata un seguro.

* **PRIMA:** Contraprestación que el asegurado se obliga a satisfacer a la compañía aseguradora, en correspondencia a la obligación que esta contrae de cubrir el riesgo, y que representa el costo del seguro.**4_ /**

El derecho positivo mexicano, considera especies en el acto jurídico al contrato y al convenio, pero distingue al primero como convenio en sentido amplio y convenio en sentido restringido, aún cuando como especie de un mismo genero, todas las disposiciones jurídicas aplicables a los contratos también lo serán a los convenios.**5_ /**

EL CONVENIO: En sentido amplio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transformar, modificar o extinguir obligaciones.

EL CONTRATO: Como lo dispone el artículo 1793 del Código Civil para el Distrito Federal; es el acuerdo de dos o más personas para crear o transferir derechos y obligaciones."

CONTRATO DE TRANSPORTE .- Contrato mediante el cual una de las partes se obliga respecto de la otra, a trasladar de un lugar a otro, por tierra, agua o aire, ya sea transportar personas, animales, mercancías o cualquiera otros objetos, mediante un precio.

VIAJERO: Persona que contrata con un transportista, para que la traslade de un lugar a otro, por medio de un precio determinado, ya sea por mar, tierra o aire, según el medio de transporte.

4_ De Pina Vara Rafael, op.cit.p. 106 y 107

5_ Zamora y Valencia Miguel Angel, "Contratos Civiles", 3a. ed., edit., Porrúa, México, 1989, p. 19.

Una vez citados los conceptos anteriores, ya podemos pasar a la concepción del seguro del viajero por el que se entiende como "El seguro que es contratado por la empresa transportista con una aseguradora autorizada por la autoridad competente, a favor de una tercera persona que es el viajero, para que en caso de que ocurriese un siniestro, el viajero sea resarcido por los daños o perjuicios que sufriera en su persona, o su equipaje."

Entendiendo por "Daño al Viajero", la pérdida o menoscabo sufrido por el usuario del servicio de transporte, en su capacidad orgánica funcional y daño a su equipaje o la pérdida o el menoscabo causado a las piezas registradas por el pasajero al iniciar el viaje.

Es importante hacer mención que el reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, señala que los daños ocurridos con motivo de la prestación del servicio, son los que se presentan dentro del periodo de responsabilidad de la transportista que comprende desde el momento en que el viajero aborda la unidad de transporte, hasta que ha descendido de la misma, ya sea por la terminación del viaje contratado o por las escalas o paradas que se hagan, e incluso las derivadas de un caso fortuito o fuerza mayor, y en relación al equipaje desde que se ha registrado, hasta su entrega, previa la exhibición del recibo que lo ampare.

Es menester citar los tipos de daños que se le causan al pasajero a consecuencia de un siniestro dentro de la prestación del servicio, las cuales son:

***INCAPACIDAD TEMPORAL:** La pérdida de facultades o facultades o aptitudes, que imposibilita parcial o totalmente a una persona para desempeñar su trabajo por algún tiempo.

* **INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL:** La disminución de facultades o aptitudes de una persona para trabajar.

* **INCAPACIDAD PERMANENTE TOTAL:** La pérdida de facultades o aptitudes de una persona, que la imposibilita para desempeñar cualquier trabajo por el resto de su vida.

* **VIDA ECONOMICAMENTE ACTIVA:** La que tiene toda persona de los 17 a los 60 años, así como, los mayores de 14 años que demuestren tener trabajo o estén cursando su educación obligatoria (Primaria), obligatoria (Primaria), y a los mayores de 60 años que desarrollen una vida económicamente activa, debiendo acreditarlo fehacientemente.

* **CESANTIA:** Se comprende de tal situación la personas que encontrándose dentro del límite de quienes desarrollan vida económicamente activa, en privados de trabajos remunerados por causas que deriven de hechos no ilícitos, lo cual acreditará con las pruebas correspondientes

Es importante sobre todo lo anterior señalar que el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, es el precepto normativo base de la figura del Seguro del Viajero, ya que contemplan la responsabilidad que tienen los permisionarios o concesionarios de Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros en Vías Generales de Comunicación y que a la letra dice:

"Los concesionarios y permisionarios de Servicios Públicos de Transporte de Pasajeros en Vías Generales de Comunicación, o de la explotación de las mismas, están obligadas 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, deber ser suficiente para cubrir cualquier responsabilidad objetiva del

concesionario o permisionario y amparar los daños y perjuicios causados al viajero en su persona o en su 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.

1.5.-CONCEPTO DE POLIZA DE SEGURO.

PÓLIZA DE SEGURO: Documento mercantil en el que consta las obligaciones y derechos de las partes en los contratos de seguro. **6_1**

Es decir, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato, como lo dispone el artículo primero de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 31 de Agosto de 1935.

1.6- PAGO DE INDEMNIZACIONES.

Rafael de Pina, en su Diccionario de Derecho, nos define INDEMNIZACION, como ". La cantidad de dinero o cosa que se entrega a alguien en concepto de daños o perjuicios que se le han causado en su persona o en sus bienes (o en su

6_1 De Pina Vara Rafael, op. cit. p. 204.

persona y bienes, a la vez). Importe del daño que la empresa aseguradora está obligada a resarcir al ocurrir el siniestro o la suma de dinero que debe pagar al producirse éste. Resarcimiento de un daño o perjuicio. “7_”

Esto es, para la existencia de una indemnización es indispensable, que una persona sufra un menoscabo en su persona, bienes o en ambos; ahora bien si tipificamos en la figura “Seguro del Viajero”, este concepto, el usuario del servicio, en el momento de sufrir un accidente en el vehículo de la empresa transportista, a consecuencia de este menoscabo, el concesionario tiene la obligación de salvaguardar los bienes del viajero, así como de su persona.

Es importante destacar que dentro de los Servicios Públicos de Transportes de Pasajeros, en las Vías Generales de Comunicación se encuentran los Ferrocarriles, Tranvías, Navegación Marítima, Navegación Aérea, Autobuses y Automóviles de Servicio Público Federal y que en todos estos, existe por parte de los concesionarios Responsabilidad Objetiva, que se deriva en un pago indemnizatorio como consecuencia de un siniestro; dicha responsabilidad deberá sujetarse al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que al respecto y en cada caso particular dispone, dicte y apruebe la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La Ley de Vías Generales de Comunicación, en su artículo 127, señala que la Responsabilidad Objetiva de los concesionarios o permisionarios sobre los viajeros y usuarios de la vía en caso de un siniestro, podrán efectuar el pago indemnizatorio por medio de un contrato de Seguro o mediante la constitución de un Fondo de Garantía; tema que retomaremos posteriormente.

7_ De Pina Rafael, op. cit., p. 320.

Además tenemos que en el mismo precepto legal, destaca que la indemnización por la pérdida de la vida del usuario o del viajero, ser equivalente a Mil Quinientas veces el Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal (S.M.G.V.D.F.), en la fecha que se cubra, misma que se pagara sus beneficiarios en el orden que establece la Ley Federal del Trabajo.

Por otro lado el mismo artículo, dispone que la indemnización por concepto de Lesiones a que tienen derecho los usuarios o viajeros, deberá cubrir totalmente los pagos que se originen, por la asistencia médica, la hospitalización, y los aparatos de prótesis y ortopedia, pero no podrá exceder del monto que corresponda a la indemnización por muerte.

Ahora bien, los viajeros que hagan uso de pases para transportarse gratuitamente o los que estén exentos del pago del transporte, pagarán en efectivo la cantidad correspondiente para que puedan disfrutar de los beneficios del Seguro o del Fondo de Garantía y obviamente la falta de dicho pago se considerará imputable al concesionario

La protección en viajes internacionales se aplicará únicamente por lo que corresponda al recorrido en Territorio Nacional, pero si se viaja por transporte de matrícula nacional, el viajero estará amparado hasta su destino final.

El Reglamento del artículo 127 de la multicitada Ley de Vías, establece que la Tabla de Incapacidades, base para determinar el pago indemnizatorio, será la misma que se encuentra establecida en el artículo 515 de la Ley Federal del Trabajo, la cual por la extensión de su contenido, no se transcribe en el presente trabajo, ya que el sentido, del mismo no es de materia laboral, sino de Materia Administrativa, más esto no implica que no tenga ingerencia dicha tabla con la indemnización que se pagará en caso de siniestro se tendrá que acudir a ésta, para ver el porcentaje que habrá de pagarse por la disminución en su capacidad

corporal; es decir, se llevar a cabo una aplicación supletoria de la Ley Federal del Trabajo.

Por otra parte, la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, al surgir a la vida jurídica, se pretendió con esta, regular el Seguro del Viajero, únicamente en lo que concierne a las materias reguladas en la misma, de conformidad con el artículo tercero transitorio de dicha Ley.

En el artículo 64 de la Ley de Caminos en comento, establece que sobre el derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto, se sujetará a las disposiciones del Código Civil.

Para la prelación en el pago de las mismas se estará lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, lo cual se explicó más ampliamente con anterioridad.

Al igual que el mismo artículo 64 de la Ley de Caminos en comento en su párrafo segundo, menciona que la Secretaría resolver administrativamente las controversias que se originen en relación con el Seguro del Viajero sin perjuicio de que las partes sometan la controversia a los tribunales judiciales competentes; disposición muy similar a lo señalado por el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, así como el artículo 34 del Reglamento del artículo 127 de la misma Ley.

Ahora bien, el artículo 62 de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, en su párrafo último, establece que los concesionarios y permisionarios deberán otorgar la garantía en los términos que establezca el Reglamento respectivo; si bien es cierto que la propia Ley establece las Garantías que deberán ser otorgadas, también lo es que en el artículo 62 último párrafo, se establece que los concesionarios y permisionarios deberán otorgar la garantía en

los términos que establezca el Reglamento respectivo. Al ser expedida la Ley, y no así, acto continuo el Reglamento, dicha omisión es subsanada por el Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones, por disposición del artículo Quinto Transitorio de la Ley de Caminos antes citada que establece:

"Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando mientras se expiden los nuevos reglamentos, salvo en lo que se oponga a la presente Ley."

La misma Ley de Caminos al hacer mención sobre el Seguro del Viajero, menciona también que será aplicado supletoriamente el Código Civil, en cuanto al derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto.

Esto es, que aplicando el Código Civil de una manera supletoria, tal y como lo permite el artículo 4o. y lo establece el artículo 64 de la Ley citada con antelación, tenemos que el propio Código Civil, en su artículo 1915, párrafo segundo a la letra dice:

"Cuando el daño se cause a las personas y produzca la muerte, incapacidad total o permanente, parcial permanente, total temporal o parcial temporal, el grado de la reparación se determinara atendiendo a lo dispuesto por la Ley Federal del Trabajo. Para calcular la indemnización que corresponda se tomará como base el cuádruplo del Salario Mínimo Diario más alto que este en vigor en la región y se extenderá al número de días que para cada una de las incapacidades mencionadas extenderá la Ley Federal del trabajo. En caso de muerte la indemnización corresponderá a los herederos."

Esto es, que la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para calcular el monto de la garantía que tienen que otorgar los transportistas, lo hace de la

siguiente manera, calcula el Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal, por el importe que señala la propia Ley Federal del Trabajo en caso de muerte, que es el de setecientos treinta días de salario mínimo, esto por el cuádruplo y a su vez por cuarenta y uno, que es el número total de pasajeros que se tienen en una unidad del autotransporte federal de pasaje.

1.7.- FORMAS DE GARANTIZAR LA INDEMNIZACION DEL SEGURO DEL VIAJERO.

El Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su segundo párrafo, hace mención a dos formas de garantizar la indemnización, que es por medio de la constitución de un Fondo de Garantía o bien por un Contrato de Seguro, sujeto al cumplimiento de los requisitos, modalidades que en cada caso dicte la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, quien vigilara que se cubran los riesgos relativos.

A) FONDO DE GARANTIA.

Es una de las dos formas que el concesionario o permisionario, tiene para garantizar el pago de los daños y perjuicios que pudiera sufrir el usuario del Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasaje en caso de un siniestro; tal como lo estipula el artículo 26 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Con el Fondo de Garantía el concesionario responde de manera directa, previa autorización de la Secretaría antes citada, dicho fondo es a través del depósito de la cantidad que señala la misma Secretaría, en la Institución Bancaria

NACIONAL FINANCIERA, quien expedirá a la transportista un billete de depósito, que se tendrá que presentar ante la dependencia gubernamental ya mencionada.

El artículo 32 del Reglamento citado con antelación, denota la obligación que tienen los transportistas autorizados a constituir un Fondo de Garantía, de informar mensualmente a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y exhibir los documentos con los que acrediten:

- I. Los accidentes sufridos, con relación de muertos y lesionados, especificando en su caso las incapacidades producidas;
- II. Los depósitos efectuados para la integración del Fondo de Garantía, hasta su total integración, así como, los incrementos que se ordenen;
- III. Los pagos de indemnización que hubieran efectuado con cargo al Fondo de Garantía;
- IV. La reposición a dicho Fondo de las cantidades erogadas por ese motivo.

B) POLIZA DE SEGURO:

La Poliza de Seguro es la otra forma de garantizar el Pago Indemnizatorio, contratando un Seguro con las Instituciones de Seguro legalmente autorizadas o concesionadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Las Transportistas que garanticen el cumplimiento de su obligación a través de Seguros, deberán de exhibir ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 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; como lo dispone el artículo 27 del Reglamento del artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

Es importante destacar que si los concesionarios no garantizan el cumplimiento de su obligación en cualquiera de las dos formas, ya sea por Seguro Contratado o Fondo de Garantía, independientemente de las acciones administrativas a que se hacen acreedores por esta omisión, deberán pagar las indemnizaciones correspondientes en caso de un siniestro, bajo los términos establecidos por la Secretaría de Comunicaciones y Transporte, quien vigilar que los concesionarios respondan con bienes de su propiedad.

CAPITULO II

ANTECEDENTES DEL SEGURO DEL VIAJERO

Una vez concesionados los medios de transporte, el gobierno federal, se vio en la necesidad de controlar la forma en que los transportistas garantizarán a los usuarios de los diversos modos de transporte, aéreo, carretero, marítimo y férreo, en una forma fehaciente la protección a los usuarios, esto a consecuencia de que los concesionarios o permisionarios al presentarse un siniestro donde se encontraban involucrada una de sus unidades, no respondían directamente de los daños sufridos a los pasajeros, dejándolos en completo estado de indefensión, de tal modo que las víctimas del accidente tenían que solventar por su cuenta los gastos médicos y en caso de fallecimiento, los gastos funerarios eran soportados por los familiares de la víctima, esto sin contar la falta de resarcimiento del daño por la muerte del familiar.

Al ser regulados los diversos medios de comunicación en el país, la legislación mexicana por ningún motivo podía dejar de considerar el cumplimiento de las obligaciones que tienen los transportistas de garantizar un pago indemnizatorio en caso de un siniestro dentro de la prestación del servicio, creando así una serie de preceptos normativos que habrían de llevar a la vida jurídica la figura "SEGURO DEL VIAJERO".

II.1.- REGLAMENTO DEL ARTICULO 134 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (11 DE MARZO DE 1933).

En el año de 1932, el 28 de septiembre, se publicó en el Diario Oficial de la Federación "La Ley de Vías Generales de Comunicación", que contemplaba en su artículo 134 lo relativo a la protección a los viajeros y nos remitía a un reglamento aún no expedido.

Fue entonces hasta el 11 de marzo de 1933, cuando fue publicado en el Diario Oficial de la Federación, "El Reglamento del Artículo 134 de la Ley de Vías Generales De Comunicación", que reguló lo relativo al Seguro del Viajero; dentro de sus disposiciones preliminares disponía lo siguiente:

"Artículo 1o.- Las personas que por concesión, contrato o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, exploten vías generales de comunicación y medios de transporte, están obligados a asegurar a los pasajeros que viajen por dichas vías y hayan pagado el importe de su pasaje, contra los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo del transporte, de acuerdo con las disposiciones del presente reglamento".

Por otro lado, este ordenamiento señala de manera específica que la obligación de adoptar el Seguro del Viajero se imponía a las negociaciones de ferrocarriles, tranvías, navegación marítima, navegación aérea, camiones, y automóviles.

Además ya disponía la posibilidad de que las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, podían organizarse de acuerdo con la Ley de Seguros para responder ellas mismas por el Seguro del Viajero contra accidentes y en caso de no hacerlo contratarán dicho seguro con compañía

aseguradora; es decir, ya contemplaba las dos formas de garantizar el pago indemnizatorio.

El reglamento del artículo 134 de la multicitada Ley de Vías, en su artículo 37 disponía una tarifa general sobre los aumentos máximos que podían hacer a sus cuotas de pasaje las empresas transportistas, con el fin de constituir el fondo del seguro, dicha tarifa consistía en aumentar un porcentaje del pasaje de acuerdo con el precio del servicio.

Ahora bien, el reglamento manejaba un monto de la indemnización como "Suma Principal" (Prima del seguro por pasajero previamente establecida), sobre la cual sería base para indemnizar al viajero si sufría lesiones internas o externas, medias o intermedias, y tenía los siguientes derechos:

- "* Por la pérdida de ambas manos o pies, la Suma Principal;
- * Por la pérdida de la vista de ambos ojos, la Suma Principal;
- * Por la mano y un pie, la Suma Principal;
- * Por una mano o un pie y la vista de un ojo, la Suma Principal;
- * Por una mano o un pie, la mitad de la Suma Principal;
- * Por la Vista de un ojo, la tercera parte de la Suma Principal;
- * Por los dedos Pulgar o Índice, de una mano, la cuarta parte de la Suma Principal;

La pérdida significaba, en cuanto a las manos y a los pies, la pérdida por separación en o arriba de las coyunturas de la muñeca o del tobillo; en cuanto a los ojos, la pérdida completa o irremediable de la vista; en cuanto a los dedos pulgar e índice, la separación en o arriba de la coyuntura meta-carpo-falangeal".

En el caso de que las lesiones impidieran a la víctima del siniestro desempeñar sus deberes propios de su ocupación continua y totalmente, se le pagaría una indemnización semanal, mientras duraba su inhabilitación, sin obligarse al concesionario a pagar por más de dos años de rehabilitación; las lesiones que no inhabilitaban totalmente al viajero pero si por un periodo parcial, se le pagaba la mitad del primer caso, sin que excediera de veintiseis semanas consecutivas.

Por otro lado, el reglamento del artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, contemplaba una tabla muy similar a la que dispone el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo vigente, donde especificaba los tipos de lesiones corporales y la cantidad en dinero del pago indemnizatorio; además de disponer de una lista de tipos de operaciones y la cantidad a indemnizar en cada caso; dicha indemnización era sobre lesiones que requerían de una operación quirúrgica la cual debía ser efectuada dentro de los noventa días siguientes al accidente, el pago por la operación era independiente de la indemnización especificada en la "Lista de Lesiones" no estando la empresa obligada a pagar más de una intervención quirúrgica.

Por otro lado el reglamento en comento, señalaba un plazo de treinta días para solicitar la indemnización a que tenían derecho, término contado a partir del día siguiente del siniestro, esto si los viajeros podían presentarse por si mismos a hacer su reclamación en un término de noventa días cuando las víctimas o sus beneficiarios eran representados, entendiéndose por representación la facultad

conferida legalmente a una persona para representar a otra en juicio, que en este caso es viable por indisponibilidad o fallecimiento de la víctima.

En cualquiera de los dos casos anteriores, el reglamento disponía que tenía que acompañarse a la solicitud el boleto, pase o autorización del viaje, a menos en caso de ser extraviado en el accidente, tenía que ser público y notorio, que el solicitante era una de las víctimas; en la solicitud además señalar hora lugar y fecha en que ocurrió el accidente, en caso de muerte se tenía que presentar como hasta ahora el acta de defunción.

Por otra parte, el reglamento disponía en su artículo 33, que los concesionarios o empresas de transporte, solo estaban obligados a asegurar a los viajeros que hubieran cubierto el importe del pasaje, quedando exceptuados los viajeros con pases o por comisión de un servicio gubernamental, empleados de la misma empresa y los menores de edad entre otros, que no pagaran boleto; es decir a los que no pagaran la prima que correspondía a la cantidad que se aplicaba en cada boleto.

Por último, cabe señalar que el reglamento al artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ya contemplaba la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para emitir resoluciones administrativas en las controversias que se suscitaban entre la empresa transportista y el pasajero con motivo de la falta de pago indemnizatorio en caso de un siniestro. También disponía que la empresas de transporte quedaban exentas de toda responsabilidad relacionada al Seguro del Viajero, en caso de que el pasajero hubiera contratado por su parte, seguro con compañía autorizada, cuando a juicio de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la póliza estableciera las mismas o mayores indemnizaciones a las que estuviera obligado el concesionario.

II.2.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (1940).

El 19 de febrero de 1940, se publicó en el Diario Oficial la actual Ley de Vías Generales de Comunicación y ahora fue en su artículo 127 donde se estableció el Seguro del Viajero. A diferencia de los artículos que con anterioridad se habían ocupado del referido seguro del Viajero, en este artículo si se precisaron las cantidades que las pólizas debían cubrir como responsabilidad mínima por accidente:

- * De \$50,000.00. a \$75,000.00., tratándose de ferrocarriles.
- * De \$25,000.00. a \$50,000.00., de camiones, embarcaciones y tranvías; y
- * \$5,000.00. por cada uno de los asientos destinados a los pasajeros.

(Cantidades manejadas en Viejos Pesos)

Como para fines de la década de los cincuentas, las cantidades de indemnización y de pólizas que fijan tanto el reglamento como el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación respectivamente, no correspondían a la realidad económica nacional, motivo por el cual se buscó el aumentar las indemnizaciones en las pólizas de seguros que contratan los transportistas y se giró por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en enero de 1960, oficio en el cual comunicaba las nuevas cuotas autorizadas para los seguros de los viajeros.

La proporción de aumento que se determinó para los pagos de indemnización fue de un cuádruplo para los casos de fallecimiento y hasta ocho veces para casos de incapacidades y lesiones, en relación a lo que para tales

casos establecía el reglamento del artículo 134 de la ley de Vías Generales de Comunicación.

Por el año de 1962, la Asesoría Jurídica de la entonces, Dirección General de Tarifas, perteneciente al Sector Comunicaciones y Transportes, efectuó un estudio relacionado a la Responsabilidad Directa y propone un procedimiento y fundamentación de autorización para fondos de garantía de los transportistas, en relación al Seguro del Viajero. Con base en ello la multicitada Secretaría de Comunicaciones, comenzó a autorizar a los transportistas de pasaje, para la constitución de Fondos de Garantía a fin de responder de manera directa de la obligación relativo al Seguro del Viajero.

Posteriormente, a través de una serie de reformas a la Ley de Vías Generales de Comunicación en lo relativo al Seguro del Viajero, en su artículo 127 tenía mucha similitud con el reglamento del artículo 134 del mismo precepto normativo, en cuanto a las disposiciones principales del procedimiento indemnizatorio, como era el mismo término para la reclamación del pago, los límites de responsabilidad por parte del concesionario, entre otros puntos.

Al precisarse en el artículo 127, la cantidad a cubrir por concepto de indemnización, fue necesario, posteriormente, fijar una cantidad a pagar con un procedimiento similar al que establece la Ley Federal del Trabajo y el Código Civil, debido a una serie de problemas, tanto para indemnizar como para fijar la cantidad necesaria para constituir un fondo de garantía, todo lo anterior resultado, de una serie de propuestas por parte de las áreas del Sector Comunicaciones y Transportes.

Fue entonces que se fijó mediante decreto el monto de la indemnización a pagar en caso de fallecimiento en días de Salario Mínimo General Vigente para el Distrito Federal, que actualmente asciende a 1500 Salarios (1996), además se

aumento el término para reclamar el pago indemnizatorio, de 90 días a un año, debido a que el término anterior resultaba insuficiente, ya que la mayoría de los casos las quejas resultaban extemporáneas.

Actualmente la Ley de Vías Generales de Comunicación, no sólo dispone que la protección por parte de los concesionarios o permisionarios será para con los viajeros y sus pertenencias (Registradas Previamente), sino también al usuario de la vía (Figura que conceptualizamos en el capítulo anterior).

Por otro lado, a diferencia del Reglamento del artículo 134, la Ley de Vías dispone que para fijar el monto de las indemnizaciones por concepto de incapacidades y lesiones se fijara con base en lo establecido por la Ley Federal del Trabajo para riesgos profesionales; así como nos remite al artículo 501 del mismo ordenamiento laboral citado, para la designación de beneficiarios en caso de cesantía.

Por último el artículo 127 al igual que el reglamento del 134 faculta a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para conocer y resolver administrativamente, las controversias que se susciten en relación al Seguro del Viajero.

II.3.- REGLAS DE APLICACION DEL SEGURO DEL VIAJERO (28 DE ENERO DE 1976).

El 28 de enero de 1976, se publicó en el Diario Oficial de la Federación "Las Reglas de Aplicación del Seguro del viajero"; al surgir a la vida jurídica dicho ordenamiento, con ello se suprimio la facultad de la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes, para autorizar a los transportistas a constituir Fondos de Garantía para responder de su obligación Seguro del Viajero.

Sin embargo, el 27 de julio del mismo año, se publicó en el Diario Oficial la modificación de la regla 3a, de las reglas de aplicación en comento, consagrando así nuevamente la facultad de la Secretaría para autorizar Fondos de Garantía; a continuación se transcriben las reglas 1a, 2a y 3a de dicho ordenamiento para mejor ilustración sobre este punto:

"REGLA 1a.- Las personas que por concesión, contrato o permiso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes exploten los servicios públicos de transportes de pasajeros en las Vías Generales de Comunicación, están obligados a asegurar a los viajeros y a sus pertenencias contra los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo de la prestación del servicio".

"REGLA 2a.- Las personas físicas o morales dedicadas a la explotación de ferrocarriles, tranvías, navegación marítima, navegación aérea, autobuses y automóviles de Servicio Público Federal, están obligados a contratar el Seguro del Viajero, conforme a las presentes reglas".

"REGLA 3a.- Las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte podrán contratar el seguro al que se refiere la regla anterior con instituciones de seguros debidamente autorizadas por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público o responder en forma directa mediante la constitución de un fondo de garantía, o en ambas formas, quedando sujetas al cumplimiento de los requisitos, modalidades y disposiciones que al respecto y en cada caso particular dicte y apruebe esta secretaría."

Las reglas de aplicación en su regla 8a, párrafo tercero, ya contemplaban la indemnización por la pérdida del equipaje y disponía lo siguiente:

"La pérdida de los equipajes y pertenencias del pasajero registrados al abordar el transporte se indemnizar con \$500.00. por cada bulto, maleta o atado.

La avería ser pagada proporcionalmente al daño causado sin que pueda rebasarse en ningún caso, la cantidad establecida para el caso de pérdida."

Cabe señalar que las reglas en comento, no abrogaron en el momento de regir, al reglamento del artículo 134 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

II.4.- REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Con la entrada en vigor del Reglamento del Artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 2 de septiembre de 1988, quedo abrogado el Reglamento del Artículo 134 de la misma Ley de Vías, al igual que las reglas de aplicación del Seguro del Viajero, ya que el reglamento del artículo 127 contemplaba todo lo relacionado al Seguro del Viajero; dentro de su contenido dispone lo siguiente:

"Disposiciones Generales:

Artículo 1. El presente reglamento tiene por objeto establecer las disposiciones y procedimientos administrativos obligatorios a que deberán sujetarse los concesionarios, permisionarios o autorizados del Servicio Público Federal de Transporte de Pasajeros y Servicios Turísticos de Transporte; así como las entidades de la administración pública federal que los proporcionen, para responder del daño que se cause a los

viajeros o a su equipaje con motivo de la prestación de los servicios a su cargo."

El reglamento disponía una serie de términos y expresiones para efecto de una mejor interpretación, como capacidad temporal, incapacidad permanente, incapacidad permanente total, vida económicamente activa, entre otros términos.

Ahora bien, contempla la creación de una comisión denominada "Comisión Consultiva para Reconocimiento de Beneficiarios", la cual integrada por representantes de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, que son: Uno de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, Uno de Medicina Preventiva en el Transporte, dos de la Dirección General de Tarifas y uno de la Dependencia que regule la operación del modo del Transporte en que haya ocurrido el siniestro, otro de la Procuraduría Federal el Consumidor y por último una de la Cámara Nacional de Transporte y Comunicaciones, todos con derecho a voz y voto.

La función de la Comisión es dictaminar en cada caso y resolver por mayoría de votos en sesión formal. Los dictámenes de la Comisión se harán del conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, la que resolverá en definitiva quienes deben ser beneficiarios.

En cuanto a los beneficiarios, el Reglamento en comento es más preciso al definir a los beneficiarios como:

"Las personas que en su orden señala el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, y en caso de menores de edad, o de quienes no tengan una vida económicamente activa, se entender por beneficiarios los descendientes, cónyuge, concubina o concubinario, ascendientes y parientes colaterales dentro del cuarto grado, que señala el Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la república en materia federal"

Por otro lado, en cuanto al equipaje asegurado, maneja una indemnización equivalente a veinte días de Salario Mínimo General Vigente en el Distrito Federal, por cada pieza registrada salvo que exista valor declarado.

En lo que respecta a la indemnización por pérdida de vida del pasajero, disponía un pago equivalente a 730 días de salario Mínimo en la fecha en que se efectúe el pago; dejando abierta la condición de establecer nuevos límites de indemnización.

Por concepto de gastos de funeral dispone el derecho a un pago equivalente a 60 días de salario mínimo; el derecho a solicitar la indemnización a que hubiere lugar prescribe en el plazo de un año, contado a partir de la fecha del siniestro, la presentación de la reclamación de la queja ante la empresa transportista o ante la secretaria de Comunicaciones y Transportes interrumpe la prescripción.

El reglamento en cuestión en similitud con las reglas de aplicación, dispone las formas de garantizar la obligación Seguro del Viajero en su artículo 26 que a la letra dice:

"Artículo 26.- Para el cumplimiento y garantía de la obligación que se señala en el artículo 127 de la Ley, los transportistas podrán:

I. Contratar seguro con las instituciones de seguro 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 propia Secretaría."

Cabe señalar que este reglamento es más completo que las disposiciones legales citadas en anteriores puntos, en cuanto al procedimiento del pago indemnizatorio, como las formas de garantizar el cumplimiento de los concesionarios o permisionarios, esto sin dejar de mencionar que dicho reglamento maneja el recurso de revisión contra resoluciones definitivas dictadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; tema a tratar con posterioridad.

II.5.- LEY DE CAMINOS, PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL.

La Ley de Caminos Puentes y Autotransporte Federal, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993, la cual tiene como objeto regular construcción, operación, explotación, conservación y mantenimiento de los caminos y puentes, los cuales constituyen Vías Generales de Comunicación, así como los servicios de Autotransporte Federal de Pasajeros, Turismo y Carga que en dichas vías operan y sus Servicios Auxiliares.

Es importante destacar que en relación a los servicios de transporte, la Ley de Caminos, separa la regulación de otros medios de transporte como son, el aéreo, ferreo y marítimo, avocándose únicamente al autotransporte federal en sus diferentes modalidades.

Ahora bien, en su artículo 62 nos habla de la responsabilidad en los caminos, puentes y autotransporte de pasajeros y turismo y dispone lo siguiente:

"Los concesionarios están obligados a proteger a los usuarios en los caminos y puentes por los daños que puedan sufrir con motivo de su uso. Así mismo, los permisionarios de autotransporte de pasajeros y turismo protegerán a los viajeros

y a su equipaje por los daños que sufran con motivo de la prestación del servicio. La garantía que al efecto se establezca deberá ser suficiente para que el concesionario ampare al usuario de la vía durante el trayecto de la misma, y el permisionario a los viajeros desde que aborden hasta que desciendan del vehículo.

Los concesinarios y permisionarios deberán otorgar esta garantía en los términos que establezca el reglamento respectivo."

En relación a este último párrafo es menester hacer mención que la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, aún no cuenta con un reglamento, por lo que para la aplicación de dicha Ley se regula en base a lo dispuesto por el artículo quinto transitorio del mismo ordenamiento que a la letra dice:

"Las disposiciones reglamentarias y administrativas en vigor se continuarán aplicando, mientras se expiden los nuevos reglamentos, salvo en lo que se oponga a la presente Ley."

Ahora bien, el Seguro del Viajero en el Servicio de Autotransporte Federal de Pasajeros, con la entrada en vigor de la citada Ley de Caminos, ya no es regulado por la Ley de Vías Generales de Comunicación, toda vez que con la Ley de Caminos se pretendía regular a este servicio, únicamente lo referente a las materias reguladas en la misma, de conformidad con el artículo tercero transitorio el cual deja sin efecto en lo relativo al autotransporte federal de carga, pasaje y turismo, lo contemplado en el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por último el artículo 64 de la multicitada Ley de Caminos, establece que el derecho a percibir las indemnizaciones y la fijación del monto se sujetará a las

disposiciones del código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la república en materia federal.

CAPITULO III

DAÑO MORAL

III.1.- CONCEPTO DE DAÑO MORAL.

Primeramente es menester definir lo que se entiende por daño y que es moral, para poder posteriormente conceptualizar el daño moral:

- * MORAL.- Lo perteneciente al espíritu por oposición a lo físico o material, correspondiente a la acción o al sentimiento.⁸/

DAÑO.- (Del latín *damnum*) efecto de dañar; perjuicio, detrimento, menoscabo. ⁸/ Y en cuanto al verbo.

Dañar: (De *danmar*) v. a., causar detrimento, menoscabo, perjuicio, dolor, etc. ⁹/

Rafael de Pina, define al Daño y al Daño Moral de la siguiente forma:

7

8

⁸ Diccionario Académico, 36 ed., edit. Trillas, 1992, México, p. 236
⁹ De Pina Vara Rafael, op. cit. p. 204

- **DAÑO:** "Pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación (Artículo 2108 del Código Civil para el Distrito Federal) esta definición legal debe entenderse en el sentido de Daño Material, el daño puede ser también moral. // Mal, perjuicio, deterioro causado a una persona por otra u otras, o por el hecho de las cosas." **10_/_**
- **DAÑO MORAL:** Es aquel que afecta a la vida de una persona, a su bienestar, a su hogar, etc. **11_/_**

El autor argentino Roberto H. Brebía, en su obra "El Daño Moral", escribe lo siguiente ¿Qué se entiende por daño en el campo normativo jurídico? entre el relativamente reducido número de autores que se han ocupado en definirlo, predomina la opinión de que debe entenderse por daño toda lesión, disminución, menoscabo sufridas por un bien o interés jurídico, principalmente los siguientes, ORGAZ: "El daño resarcible es ofensa o lesión de un derecho o de un bien jurídico cualquiera". ENNECRUSLEHMAN: "Daño es toda desventaja que experimentamos en nuestros bienes jurídicos (Patrimonio, cuerpo, vida, salud, honor, crédito, bienestar, capacidad de adquisición)". Carneluti: "El daño es toda lesión a un interés". AGUIAR: "Destrucción o detrimento experimentado por alguna persona en sus bienes". **12_/_**

10_/_ De Pina Vara Rafael, op. cit. p. 205

11_/_ Real Academia Española. Diccionario de la Lengua española-19/e., edit. Espasa-Calpe: Madrid, 1970. p. 420

12_/_ Brebía, Roberto H. El Daño Moral, edit. Orbi: Buenos Aires, 1967. p. 31

El Código Civil, en el artículo 2108 dice: "Se entiende por daños la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por falta de cumplimiento de una obligación". Y el artículo 2109 del mismo ordenamiento dispone: "Se reputa perjuicio la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido en el cumplimiento de la obligación". 13_/

III.2.- DAÑO MORAL SEGUN EL CODIGO CIVIL.

El daño moral es esencialmente extrapatrimonial. Por ello su fundamentación se halla en el artículo 1916 del Código Civil vigente, que por primera vez en la historia de nuestra legislación civil define lo que es el daño moral.

Se aprecia en éste, dada su tipicidad tan especial, es desde luego independiente de la definición que se ajusta a los daños patrimoniales.

"Artículo 1916: Por daño moral se entiende la afectación que una persona sufre en sus sentimientos, afectos, creencias, decoro, honor, reputación, vida privada, configuración y aspectos físicos, o bien en la consideración que de sí misma tienen los demás. Se presumirá que hubo daño moral cuando se vulnere o menoscabe ilegítimamente la libertad o la integridad física o psíquica de las personas.

13_/ Borja Soriano M. Teoría General de las Obligaciones, 7^o e., tomo II, edit. Porrúa., México, 1974, p. 405.

Cuando un hecho u omisión ilícitos produzcan un daño moral, el responsable del mismo tendrá la obligación de repararlo mediante una indemnización de dinero con independencia de que se haya causado un daño material, tanto en responsabilidad contractual como extracontractual. Igual obligación de reparar el daño moral tendrá quien incurra en responsabilidad objetiva conforme al artículo 1913, así como el estado y sus servidores públicos, conforme a los artículos 1927 y 1928, todos ellos del presente código."

En nuestra legislación civil, es evidente que el artículo 2108 del Código Civil vigente corresponde al daño patrimonial, en tanto que el artículo 1916 se refiere al daño causado sobre bienes de naturaleza extrapatrimonial, como son el honor, decoro, sentimientos, afectos, reputación, etc., es decir el agravio moral.

Es importante citar lo que dispone el artículo 1913 del precepto normativo anteriormente citado, ya que va de la mano con el artículo 1916, además de encuadrar en el tema del presente trabajo, debido al daño moral que se le causa al usuario del Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros, al presentarse un siniestro, que dispone lo siguiente:

"Artículo 1913: Cuando una persona hace uso de mecanismos instrumentos aparatos o sustancias peligrosas por sí mismos, 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, esta 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"

La acción de excitar a un órgano jurisdiccional para exigir el pago indemnizatorio sobre un daño moral, tiene una vigencia de dos años, como lo dispone el artículo 1934 del Código Civil en comento.

III.3.- TIPOS DE DAÑOS.

Hablar de los diferentes tipos de daños, es entrar a una clasificación que atiende a la naturaleza de los bienes jurídicos lesionados conforme a la existencia de los derechos patrimoniales y los derechos de la personalidad según sean conculcados.

Sobre el daño patrimonial es donde más se ha legislado y por ende se han creado más teorías, situación distinta en el daño moral; e inmediatamente surgen los siguientes cuestionamientos: ¿Qué entiende el derecho por daño moral? ¿Qué bienes protege cuando se dice que se ha causado este tipo de daño?, la respuesta es que cuando existe una lesión sobre bienes de naturaleza extrapatrimonial o inmaterial, al daño causado se le llama moral; es decir cuando los derechos de la personalidad son conculcados estamos ante un agravio moral. Cuando el campo de protección del derecho se proyecta sobre bienes que no pueden ser tasables en dinero, como son el honor, sentimientos, afectos, entre otros, el daño causados a estos se denomina moral.

He aquí una de las grandes divisiones que la doctrina y la ley por siempre han establecido:

- **DAÑO PATRIMONIAL.-** Afectación a bienes materiales susceptibles de apreciación pecuniaria.

- **DAÑO MORAL.-** Menoscabo en los afectos de una persona que por su naturaleza inmaterial no pueden valuarse en dinero.

En relación a lo anterior, el maestro Salvador Ochoa Olivera, cita en su libro "LA DEMANDA POR DAÑO MORAL":

"Jamás, por perfecta que sea la técnica jurídica, tendrán valor traducido en dinero la vida de nuestros padres, el honor, nuestros sentimientos, nuestros afectos, etc., pero es imposible darle a una cosa INMATERIAL una adecuación MATERIAL, o mejor dicho intentar volver PATRIMONIAL lo que es EXTRAPATRIMONIAL, para valorarlo adecuadamente en dinero. Situación tan inverosímil que iría en contra de la esencia de los mismos bienes que se trata de proteger.

Ahora bien, la apreciación jurídica que fundamenta los estudios del agravio moral establece que en ningún momento la vida privada, honor, sentimientos, decoro, afectos, etc.; podrán comerciarse jurídicamente y que la reparación ordenada por haber causado un daño moral, es a título de satisfacción por el dolor moral, sin que esto implique que lo atenúe o desaparezca. Es decir la suma de dinero entregada para resarcir el daño, no se traduce en que perfecta o aproximadamente se valore el bien lesionado, sino que dicho dinero se entrega por equivalente del dolor moral sufrido." **14_ /**

Los hermanos Mazeau, en su obra de Derecho Civil, traducido al castellano, distinguen en dos partes el patrimonio de las personas:

1. La parte social, que en opinión de tales autores, comprende el honor, la reputación, la consideración de la persona y las heridas que causen lesiones estéticas.

14_ Borja Soriano Manuel, "Teoría General de las Obligaciones", 7a. De.; tomo II, edit. Porrúa, México, 1979, pp 427, 428.

II. Y la parte afectiva del patrimonio moral, constituida por los sentimientos morales o religiosos, los sentimientos del amor, la fé, los sentimientos por el fallecimiento de una persona amada, etc. **14_ /**

Por otro lado el maestro Manuel Borja Soriano, en su libro señala diferentes categorías de daño moral, diciendo que: "Dos categorías de daños se oponen claramente. Por una parte los que tocan a lo que se le ha llamado la parte social del patrimonio moral del individuo e hieren a la persona en su honor, reputación, su configuración y por otra parte los que tocan la parte afectiva del patrimonio moral, hieren a un individuo en sus afectos: Se trata por ejemplo el dolor experimentado por una persona a la muerte de un ser que le es querido." **14_ /**

III.4.- EL DAÑO MORAL EN ROMA.

El antecedente más remoto de lo que ahora conocemos por daño moral lo fue la INJURIA. ¿Que es la injuria? la sinopsis del derecho romano de Aru Luigi y Orestano, dice "La Injuria iniura, entendida en el sentido específico, era una lesión física infligida a alguna persona libre o esclava o cualquier otro hecho que significare un ultraje u ofensa". **15_ /**

14_ / Borja Soriano Manuel. "Teoría General de las Obligaciones". 7a. ed., Tomo II, edit. Porrúa, México, 1979, pp. 427, 428.

13

15_ / Luigi Aru y Orestano Ricardo. Sinopsis de Derecho romano. Ediciones y Publicaciones Españolas: Madrid, 1964. P. 210.

En Roma, la injuria ejemplifica la protección de los derechos de la personalidad. Se sabe que después de caer en desuso las XII Tablas, que establecía para las distintas clases de injurias, penas tarifadas, el edicto del pretor permitio a la persona injuriada perseguir una reparación pecuniaria que podía estimarse por sí misma, y más tarde la Ley Cornelia dispuso que el damnificado debía elegir entre entablar una demanda para obtener una reparación privada, y la acción penal: en el primer caso la suma de dinero era para el injuriado, en tanto que en el segundo, el dinero era para el erario.

Respecto a la injuria, existían dos acciones de tipo privado, y que eran la de la Ley Cornelia y la estimatoria del edicto del pretor, la acción concedida por la Ley Cornelia era una acción perpetua, y su titular era solo la persona que había sido víctima del hecho injurioso, en tanto que la acción nacida del edicto del pretor (Acción Estimatoria) podía también corresponder a las personas que se encontraban bajo su poder o protección.

De igual manera, es necesario distinguir que, mientras la acción concedida en la Ley Cornelia era del tipo penal y el importe de la sanción lo determinaba el juez, en la acción pretoria el que reclamaba no estaba sujeto al arbitrio judicial, sino que hacía su propia evaluación para estimar el monto de la sanción.

III.5.- PATRIMONIO MORAL DE LA PERSONA OBJETIVO Y SUBJETIVO.

Es necesario mencionar de forma genérica que es lo que se entiende por Patrimonio: "Es la suma de bienes y riquezas que pertenecen a una persona, conjunto de obligaciones y derechos susceptibles de valoración pecuniaria". Ahora de manera específica se define el patrimonio moral del individuo como "El

conjunto de bienes de naturaleza extrapatrimonial, los cuales por su característica inmaterial no son susceptibles de ser valorados, ni aproximada ni perfectamente, en dinero".**16_ /**

El maestro Manuel Borja Soriano respecto a este punto señala lo siguiente:

"Existen dos tipos de patrimonios morales: El social y el Afectivo. El Social siempre trae aparejado un perjuicio pecuniario, en tanto que el Afectivo está limpio de toda mezcla. El dolor, la pena, son los únicos perjuicios; pecuniariamente la victima no sufre ningún daño" **17_ /**

Conforme a la definición contenida en el primer parrafo del artículo 1916 del Código Civil vigente, los bienes que tutela dicha figura pertenecen a los siguientes patrimonios:

- * **PATRIMONIO MORAL AFECTIVO O SUBJETIVO:** Se integra por afectos, creencias, sentimientos, vida privada y configuración y aspectos físicos.
- * **PATRIMONIO MORAL SOCIAL U OBJETIVO:** Se integra por decoro, honor, reputación y la consideración que de la persona tienen los demás.

14

16_ Rojina Villegas Rafael. Derecho Civil Mexicano-3a. De.. Tomo II. Edit. Porrúa, México 1976, p. 135.
17_ Borja Soriano Manuel. Teoria General del Derecho., op. cid. p. 428.

En relación a los bienes que tutela el daño moral, como lo dispone el artículo 1916 anteriormente citado, es importante definir los bienes considerados en dicho artículo:

- **AFECTOS.**- El diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define el afecto de la siguiente manera "(Del Latín Effectus), inclinado a alguna persona o cosa, pasión del ánimo".

La tutela jurídica sobre este bien recaerá en la conducta ilícita de una persona que tiene como fin afectar o dañar ese ánimo particular sobre determinada persona o cosa y que al verse lesionado tal bien sufrirá una afectación.

- **CREENCIA.**-Firme asentimiento y conformidad con una cosa. Es un bien que comprende la naturaleza más objetiva de la persona, esta le da completo crédito a algo, una idea, un pensamiento que incluso sirva de guía en su vida diaria, por tener la certeza de que es válido. El agravio moral se constituirá en la agresión específica que recaiga sobre estos conceptos. **18_1**
- **SENTIMIENTOS:** Acción y efectos de sentirse, etc, estado de ánimo.- sentir.- experimentar sensaciones producidas por causas externas e internas. Los sentimientos pueden ser de dolor y placer, según sea el caso. El daño moral en ese punto, más bien se refiere a los sentimientos que nos causan un dolor moral. **18_1**

¹⁸ Ochoa Olvera Salvador, La Demanda por Daño Moral, edit. Monte Alto, 6a. De., México, D.F., p. 41, 42, 43.

- **VIDA PRIVADA.-** Son todos y cada uno de estos de los actos particulares y personales del sujeto, el objetivo privado se refieren a un hecho de familia a la vista de pocos. **18_ /**
- **CONFIGURACION Y ASPECTOS FISICOS.-** Este bien se encuentra relacionado con la apariencia, con el modo de presentarse a la vista de las personas como es la figura de un sujeto, así como su integridad física. **18_ /**
- **DECORO.-** Honor, respeto, circunspección, pureza, honestidad, recato, honra, estimación. El decoro se basa en el principio de que a toda persona se le debe considerar como honorable, merecedora de respeto, lo cual es una regla general aceptada por el trato social
- **HONOR.-** Cualidad moral que nos lleva a cumplir un deber, el honor de una persona es un bien objetivo que ésta sea merecedora de admiración y confianza, el honor se gesta y crece en las relaciones sociales, la observancia de sus deberes jurídicos y morales lo configuran. **19_ /**
- **REPUTACION.-** Fama y crédito que goza una persona. Este bien se puede apreciar en dos aspectos importantes, el primero consiste en la opinión generalizada que de una persona se tiene en el medio social donde se desenvuelve, y la segunda

18_ Ochoa Olvera Salvador, La Demanda por Daño Moral, edit. Monte alto, 6a. ed., México, D.F., p.p. 41. 42 y 43.

19_ Ochoa Olvera Salvador, op. Cit., p. 60, 61.

consiste en lo sobresaliente, lo exitoso que desempeña dicha persona en sus actividades; el agravio se configura cuando existen conductas ilícitas que tienen por fin lograr el descrédito o menosprecio del agraviado. 19_ /

III.6.- REPARACION MORAL Y SUJETOS QUE LA INTEGRAN.

¿Qué se debe entender por reparación?, el Diccionario de la Real Academia Española, dice que debe comprenderse como el acto de "Componer, enderezar, enmendar un menoscabo, remediar", y se usa también como "Desagraviar, satisfacer al ofendido", pero en terminos generales los juristas entienden por reparación: El acto por medio del cual vuelven las cosas al estado en que se encontraban antes del evento dañoso.

Ahora bien el párrafo tercero del artículo 1916 del Código Civil vigente dice: "La acción de reparación no es transmisible a terceros por acto entre vivos y solo pasa a los herederos de la víctima cuando esta haya intentado la acción en vida.

En nuestro derecho no existen problemas terminológicos, para denominar reparación, al pago de la suma de dinero que se entrega al sujeto pasivo que soporta un agravio extrapatrimonial.

Algunos autores lo manejan como resarcimiento, refiriendose de modo exclusivo a los daños patrimoniales. Y acuden para ello a la equivalencia económica, englobando terminológicamente el daño moral dentro de la reparación.

19_ Ochoa Olivera Salvador, La Demanda por Daño Moral, opt. cit. 44, 45.

Existen también algunos autores que han entendido que si bien el resarcimiento quedaba en principio limitado conceptualmente a los daños patrimoniales la aparición de los daños morales en el ámbito jurídico ha hecho extender su esfera y significado con el fin de acogerlos. Así, la modalidad satisfactoria de la entrega pecuniaria en el caso de daños morales configuraría otra forma de función resarcitoria junto con la equivalente aplicable a los daños patrimoniales.

Salvador Ochoa Olvera en su libro ya citado, hace mención a dos tipos de reparación, las cuales considera más importantes:

"LA REPARACION NATURAL.- Es aquella que hace posible que las cosas vuelvan al estado en que se encontraban antes de producirse el evento dañoso. Es decir, mediante el desagravio existe una igualdad de condiciones, antes y después del hecho ilícito. Por ejemplo la entrega del bien robado o la entrega de la suma de dinero debido, con los intereses normales que dicha cantidad hubiese producido en manos del acreedor.

REPARACION POR EQUIVALENCIA.- Cuando no es posible el desagravio perfecto, ya que las cosas no pueden estar en una situación idéntica a la que tenían antes del daño, se buscará una equivalente, que va a tener una función ya sea compensatoria, que trate de poner en una situación no idéntica, pero sí lo más igual posible, a la que tenía antes del acontecimiento dañoso y el medio que mejor cumple esa función es el dinero." **20_**

20_ Ochoa Olvera Salvador, op. cit. p. 60, 61.

El daño moral no admite una valuación pecuniaria en atención de los bienes lesionados, por lo que la entrega de la suma de dinero no indica que se valore o ponga precio a bienes de naturaleza inmaterial como son el honor, los sentimientos, reputación, etc. Es por esto que la reparación moral tiene como fin último la función satisfactoria que puede considerarse equivalente al sufrimiento experimentado.

En relación a los sujetos que integran la acción de reparación moral, a continuación se ofrece un cuadro sinóptico transcrito en su totalidad del libro del maestro Salvador Ochoa Olvera, titulado "LA DEMANDA POR DAÑO MORAL":

TITULARES DE LA ACCION DE REPARACION MORAL

DIRECTOS

Sujeto Pasivo o agraviado:
Toda persona física o moral.

INDIRECTOS

Sujeto Pasivo o Agraviado: Los padres que tienen la patria potestad sobre los menores; los tutores; los herederos de la víctima, siempre y cuando éste haya intentado la acción en vida.

PERSONAS OBLIGADAS A REPARAR MORALMENTE

DIRECTA

Sujeto Activo o Agente Dañoso: Toda persona física o moral causante del daño.

INDIRECTA

Sujeto Activo o Agente del Daño:

a) Los padres de los menores en términos de los artículos 1919 y 1922 del Código Civil; b) los tutores en los términos de los artículos 1911, 1919, 1921 y 1922 del Código Civil; c) el Estado en los casos de responsabilidad subsidiaria, por daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de su cargo; d) la persona que incurra en responsabilidad objetiva en los términos del artículo 1913 del Código Civil; y e) el dueño del animal que cause un daño en los términos de los artículos 1929 y 1930 del Código Civil.

III.7.- PRUEBA Y MONTO DEL DAÑO MORAL.

Tanto la exposición de motivos del decreto que reforma el artículo 1916 del Código Civil vigente, como el propio precepto legal, recoge las posturas más modernas sobre la prueba de la existencia del agravio moral.

Es importante hacer mención de dicha exposición, que admite plenamente la valoración del agravio extrapatrimonial:

"Es cierto que se menciona que existe dificultad para demostrar la existencia del dolor, del sentimiento herido por el ataque a las afecciones íntimas, a la honra y a la reputación, así como al sentimiento de inferioridad que provoca una desfiguración o el detrimento del aspecto físico.

Pero la dificultad de acreditar el menoscabo de los atributos de la personalidad de contenido moral y de proyección esencial en la convivencia y la dificultad de una determinación exacta del detrimento sufrido, no puede significar que se deje sin compensación tales afectaciones.

Por ello resulta necesario establecer que se entiende por Daño Moral, a fin de que la víctima únicamente deba acreditar la realidad del ataque; y así el juez no tiene que confrontar la intensidad del dolor sufrido, en orden a que el propio dispositivo establece la categoría de los atributos de la personalidad dignos de protección." **21_1**

21_1 Nuestras Leyes, Volúmen I, ed. Gaceta Informativa de la Comisión de Información de la Cámara de Diputados: México 1983, pp. 14, 15

En base a lo anterior nuestro Código Civil se une a las corrientes argentina y francesa sobre la prueba de la existencia del daño moral, ya que nuestro derecho solamente es necesario:

PRIMERO.- Probar la relación jurídica que vincula al Sujeto Activo o Agente Dañoso con el Sujeto Pasivo o Agraviado.

SEGUNDA.- demostrar la existencia del hecho u omisión ilícitas que causa un daño moral, lesionando uno o varios de los bienes que tutela esta figura.

MONTO DEL DAÑO MORAL

Existen diferentes doctrinas que nos hacen referencia a éste respecto, pero la más aceptable es la que el maestro Salvador Ochoa Olvera expone en su obra anteriormente citada:

"El órgano jurisdiccional tiene facultad discrecional para determinar el monto de dinero que se entregará al Sujeto Pasivo por concepto de reparación moral. Esta facultad discrecional deberá pareciar lo siguiente: Los bienes lesionados, el tipo de grado y responsabilidad, la realidad del ataque, la conducta ilícita y los aspectos económicos del Sujeto Activo y el Sujeto Pasivo. Pero el hecho de que el juzgador tenga en cuenta los anteriores aspectos, no implica ninguna limitación al monto de la condena, sino que el arbitrio judicial debe nutrirse de dichas singularidades para fundar y motivar su resolución". **22_1**

22_ Ochoa Olvera Salvador. op. cit., p. 107

El monto de la indemnización por daño moral en nuestro derecho tendrá las siguientes características:

A) Lo fijará el juez, el cual tendrá una discrecionalidad absoluta para establecer el monto, ya que el arbitrio judicial es libre y sólo debe apreciar para fundamentar su resolución el tipo de conducta ilícita, la realidad del ataque, los bienes lesionados, el tipo y grado de responsabilidad, y los aspectos económicos del Sujeto Activo y del Pasivo.

B) El uso de la facultad discrecional por parte del juez implicará también que la suma de dinero que se entrega para resarcir el daño inmaterial al agraviado, no constituya para éste un enriquecimiento sin causa.

CAPITULO IV

LA NECESIDAD DE ADECUAR LAS INDEMNIZACIONES DEL SEGURO DEL VIAJERO CONFORME AL CODIGO CIVIL RELATIVO AL PAGO DE DAÑO MORAL.

IV.1.- RECURSO DE RECONSIDERACION.

Dentro del procedimiento administrativo que se les dan a las quejas que se atienden en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, relativas al pago indemnizatorio Seguro del Viajero en el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros, encontramos que contra las resoluciones administrativas dictadas y fundamentadas en la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, es procedente de conformidad con el artículo 80 de la misma Ley, interponer ante la propia Secretaría, el "Recurso de Reconsideración", dentro del plazo de 15 días naturales siguientes a la fecha de notificación de tales resoluciones.

El mismo artículo 80 de la Ley de Caminos dispone que:

"El recurso tiene por objeto revocar, modificar o confirmar la resolución reclamada y los fallos que se dicten contendrán la fijación del acto impugnado, los fundamentos legales en que se apoye y los puntos de resolución".

"La interposición del recurso se hará mediante escrito dirigido a la autoridad emisora del acto, en el que se deberá expresar el nombre y domicilio del recurrente y los agravios, acompañándose los elementos de prueba que se consideran necesarios, así como, en su caso, las constancias que acrediten la personalidad del promovente.

La interposición del recurso suspender la ejecución de la resolución impugnada.

La Secretaría dictar resolución en un término que no exceder de 60 días naturales contados a partir de la fecha en que se haya interpuesto el recurso".

Sobre este último párrafo, es conveniente destacar que las resoluciones de los recursos, son competencia de la Dirección General de Asuntos Jurídicos, perteneciente al Sector Comunicaciones y Transportes, quien formular, tramitar y emitir con los elementos que proporcionen las unidades administrativas de la propia Secretaría dichas resoluciones.

IV.2.- PROPUESTA.

Dentro de la propuesta en esta Tesis, considero importante hacer mención de algunas deficiencias observadas en la legislación que a dado cuerpo a este trabajo:

La Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, no especifica el monto indemnizatorio y únicamente menciona que debe ser lo suficiente para amparar al pasajero, en los términos de un reglamento respectivo a esa Ley, que aún no existe, esto de conformidad con el artículo 5o. transitorio. Situación que

lleva a la aplicación del Reglamento del artículo 127 de la multicitada Ley de Vías, que estipula 1500 veces el S.M.G.V.D.F., bajo el concepto de indemnización, por fallecimiento.

Por lo anterior considero que es necesario la creación de un reglamento respectivo para un mejor procedimiento administrativo en los pagos indemnizatorios.

Por otro lado, el artículo 127 y su Reglamento de la Ley de Vías en comento y la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal, coinciden al señalar que la protección al viajero comprende desde el momento en que el usuario aborde la unidad de transporte, hasta que descienda de la misma.

Sobre este punto, considero que no es del todo eficaz dicha protección, ya que si el pasajero se ve obligado bajo ciertas circunstancias a descender del vehículo, por ejemplo, en un asalto durante el trayecto del viaje, situación muy frecuente en la actualidad, y si se da el caso de que los asaltantes lo obliguen a abandonar la unidad, en este caso la empresa transportista se deslinda de toda responsabilidad y se niega a indemnizar al pasajero, fundamentando su negativa con la disposición de dichos preceptos legales, además de señalar un caso fortuito; situación que deja desprotegido al usuario de este servicio.

Sobre esto, considero que la protección al viajero debe ser en el periodo en que aborde hasta que descienda en su destino.

En lo que se refiere a la cantidad fijada a pagar por concepto de indemnización en caso de fallecimiento del pasajero en un siniestro, considero que es muy raquítica, toda vez, que si se considera la situación económica y sentimental en que quedan los deudos de la víctima, con la cantidad equivalente a 1500 veces el S.M.G.V.D.F., no es posible resarcir el daño, esto en caso de

fallecimiento; ahora bien, por lo que toca a las lesiones sufridas por el pasajero, las afectaciones psicológicas que le quedan a la víctima, como serán, traumas, complejos, trastornos mentales permanentes, entre otras secuelas, además de las lesiones corporales, el dolor físico que sufre en el momento en que se produce el daño y durante su recuperación, y de un estado anímico muy decaído, la cantidad a que esta obligada a pagar la transportista, creo que esta fuera de la realidad de la situación.

En cuanto a la legislación que regula el Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros, contempla un resarcimiento material más no moral, ya que considera únicamente lesiones corporales y no psicológicas, en caso de fallecimiento del pasajero, se olvida de considerar la afectación emocional de los familiares de la víctima; es por ello que se propone la necesidad de adecuar las indemnizaciones del Seguro del Viajero conforme al Código Civil relativo al Daño Moral, toda vez que la afectación moral que se le causa a la víctima de un siniestro es evidente, porque la lesión sufrida por la víctima o sus deudos en caso de fallecimiento, en sus valores espirituales, honor, sentimientos y afecciones, es muy independiente del daño material. Es en este momento, que considero, además de todo lo antes mencionado, la necesidad de prestar una atención psicológica necesaria a modo de tratamiento a las víctimas del siniestro, y digo víctimas, refiriendome tanto al pasajero como a sus familiares, por el hecho de que, el pasajero podrá tener traumas psicológicos, primeramente por verse involucrado en el siniestro y segundo por las lesiones sufridas durante el percance (Héridas, pérdidas orgánicas, deformaciones, lesiones cerebrales o limitaciones físicas), y a sus familiares por el trauma de perder a su ser querido en caso de fallecimiento del pasajero, o por el hecho de que si el pasajero sobrevive al siniestro, cómo deberán enfrentar en forma conjunta a este mismo durante y después del tratamiento médico y psicológico.

Ahora bien por lo que toca a las disposiciones del daño moral que contempla el Código Civil, les da una alternativa para resarcimiento de los bienes extrapatrimoniales. mismas que como ya se dijo la legislación actual que regula el S.P.F.A.P. y otros medios de transporte, no lo contemplan. La facultad discrecional que el Código Civil al órgano jurisdiccional para determinar el monto de dinero para la indemnización, correspondiente, da la posibilidad de reparar el daño causado al pasajero en lo mayormente posible. Ya que el resarcimiento de los daños morales deberá asumir las formas de reintegración que en cada caso sean posibles, específicamente o en dinero, de la misma manera que para el daño patrimonial, es la razón por la que se propone la adecuación en una legislación que regule un pago único indemnizatorio bajo un mismo concepto pero que contemple una reparación de bienes patrimoniales y extrapatrimoniales y así evitar un doble procedimiento indemnizatorio.

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

PRIMERA.- El Autotransporte en México, ha tenido una evolución lenta primordialmente en lo relacionado al Servicio Público Federal, lo que ha traído como consecuencia muchas irregularidades en el servicio y una serie de siniestros carreteros muy frecuentes.

SEGUNDA.- La finalidad del seguro del viajero es el de proteger al usuario del servicio de transporte, para que en caso de ocurrir un siniestro y dicho usuario resulte afectado, puede ser resarcido por los daños sufridos; dicha finalidad sería más compleja si se considera un resarcimiento más real sobre el daño causado en el aspecto patrimonial y extrapatrimonial.

TERCERA.- Es necesario contar con una Ley y un Reglamento correspondiente, que regule el Servicio Público Federal de Autotransporte, una Legislación más compleja, a la cual no se tenga que aplicar de forma supletoria otras disposiciones legales, sobre todo en lo que toca a la figura del Seguro del Viajero, ya que la actual legislación es muy deficiente.

CUARTA.- La aplicación de la Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal es incompleta, ya que no cuenta con un reglamento para la aplicación de los preceptos legales que regula.

QUINTA.- La cifra que se maneja actualmente de 1500 veces el S.M.G.V.D.F., para el pago indemnizatorio por la pérdida de la vida del pasajero, esta muy lejos de resarcir el daño causado a los deudos de la víctima de un siniestro dentro del Servicio Público Federal de Autotransporte de Pasajeros.

SEXTA.- En cuanto al Daño Moral que en la mayoría de los casos es irreparable en su totalidad, es conveniente adecuar la indemnización del Seguro del Viajero, bajo dos conceptos; primero a título de Reparación Moral, fijar una cantidad acorde con lo señalado con el Código Civil (Art. 1916) ; y en segunda otra cantidad por concepto de Daño Material, cantidad que debe ser más justo: todo esto dentro de nuevos preceptos normativos que regulen este modo de transporte, de tal modo que se indemnise simultáneamente a la víctima o a sus beneficiarios, según sea el caso bajo un solo concepto de Daño, de este modo, se estaría resarciendo el daño causado en lo mayormente posible.

SEPTIMA.- Las condenas por daño moral en nuestra legislación, están en vías de perfección, por lo nuevo de la figura y la ausencia de casos que sirvan de comparación de criterios judiciales.

En el Derecho Mexicano es tiempo de que este tipo de responsabilidad civil, se despoje de atabismos, que se comprenda que la responsabilidad moral es una condena tan importante y grave como las demás responsabilidades civiles o penales ya existentes en nuestro ordenamiento jurídico, y que las autoridades competentes condenen por cantidades considerables de dinero a los agentes dañosos, como sería el tema que nos ocupa, condenar a los concesionarios del servicio público de autotransporte de pasajeros a un pago indemnizatorio más justo.

OCTAVA.- Si la indemnización del Daño Moral se adecuará dentro del pago indemnizatorio del Seguro del Viajero, evitaría, que el quejoso no promoviera acción alguna por cuerdas separadas a dos órganos jurisdiccionales, para exigir dicho pago, como sería, por un lado la vía civil y por otro la vía administrativa; dos procedimientos que vendrían a ser innecesarias con esta adecuación.

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

NOVENA.- La suma de dinero atribuida al lesionado tiene por finalidad realizar la función de contribuir a la evolución de sensaciones placenteras de otros bienes morales; pero esta atribución no logra hacer desaparecer las consecuencias dolorosas que la lesión ha ocasionado.

El vacío del bien perdido podrá no ser llenado nunca, pero no cabe duda de que pueden ingresar otros bienes morales que sin ocupar aquél hueco aumenten cuantitativa y cualitativamente el patrimonio moral.

DECIMA.- Por todo lo anterior, se propone la necesidad de adecuar las indemnizaciones del Seguro del Viajero conforme al Código Civil relativo al Daño Moral.

" BIBIOGRAFIA "

DOCTRINA

1. **ACOSTA ROMERO MIGUEL.** "Teoría General del Derecho Administrativo", editorial Porrúa, México, 1991.
2. **ACOSTA ROMERO MIGUEL.** "Segundo Curso de Derecho Administrativo", editorial Porrúa, México, 1989.
3. **BREBIA ROBERTO H.** "El Daño Moral"; editorial. Urbi, Buenos Aires 1967.
4. **BORJA SORIANO MANUEL.** "Teoría General de las Obligaciones", Tomo II, editorial Porrúa, México, 1974.
5. **CANASI JOSE,** "Derecho Administrativo", Volumen I, editorial Delpa, Buenos Aires, Argentina, 1981.
6. **CANASI JOSE,** "Derecho Administrativo", Volumen II, editorial Delpa, Buenos Aires, Argentina, 1981.
7. **CANASI JOSE,** "Derecho Administrativo", Volumen III, editorial Delpa, Buenos Aires, Argentina, 1981.
8. **DIEZ MANUEL MARIA,** "El Acto Administrativo", editorial Tipográfica, editora Argentins S.A., Buenos Aires, Argentina, 1961.
9. **FORSTHOFF ERNEST.** "Tratado de Derecho Administrativo", editorial Instituto de Estudios Políticos, Madrid, España, 1958.

10. **FRAGA GABINO**, "Derecho Administrativo", editorial Porrúa, México, D.F., 1990.
11. **GARCIA LOPEZ RAFAEL**. "Responsabilidad Civil Por Daño Moral", editorial Bosch, Madrid, España, 1990.
12. **LUIGI ARU YORESTANO RICARDO**. "Sinopsis de Derecho Romano". Ediciones y Publicaciones Españolas Madona 1964.
13. **MAPELLI LOPEZ ENRIQUE**. "El Contrato de Transporte", editorial Tecnos. Madrid, España, 1968.
14. **MARTINEZ MORALES RAFAEL**. "Derecho Administrativo", Primer Curso, editorial Arla, México, D.F., 1991.
15. **OCHOA OLVERA SALVADOR**. "La demanda por daño Moral", editorial Monte Alto, México 1996.
16. **OLIVERA TORO JORGE**. "Manual de Derecho Administrativo", editorial Porrúa, México, D.F., 1976.
- 17.- **PEREZ BONNIN ENRIQUE**. "Tratado Elemental de Derecho Turístico", editorial Daimon S.A. de C.V., México, D.F.
18. **ROJINA VILLEGAS RAFAEL**, "Derecho Civil Mexicano", Tomo II, Edit. Porrúa, México, D.F. 1976.
19. **ZAMORA Y VALENCIA MIGUEL ANGEL**. "Contratos Civiles", editorial Porrúa, México, D.F. 1989.

LEGISLACION

1. **REGLAMENTO DEL ARTICULO 134 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION**, D.O.F. 11 de Marzo de 1933.
2. **LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, D.O.F. 19 DE Febrero de 1940**
3. **REGLAS DE APLICACION DEL SEGURO DEL VIAJERO**, D.O.F. 28 de Enero de 1976.
4. **REGLAMENTO DEL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION**, D.O.F. 2 de Septiembre de 1988.
5. **LEY DE CAMINOS. PUENTES Y AUTOTRANSPORTE FEDERAL**, 22 de Diciembre de 1993.
6. **CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL**, editorial Sista, México, D.F., 1996.

OTRAS FUENTES CONSULTADAS

1. **DE PINA VARA, RAFAEL** Diccionario De Derecho, 10a edición, editorial Porrúa, México, 1981.

2. **ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA.** editorial Espasa-Calpe, México, 1983.
3. **DICCIONARIO ACADEMICO.** editorial Trillas 1992, México.
4. **REAL ACADEMIA ESPAÑOLA - DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA,** ESPASA - CALPE, MADRID 1970.
5. **NUESTRAS LEYES. VOL. I GACETA INFORMATIVA DE LA COMISION DE INFORMACION DE LA CAMARA DE DIPUTADOS,** México 1983.