

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

"SEGURO DEL PAGO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL  
EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS".

T E S I S

QUE PRESENTA MANUEL GARCIA HERNANDEZ  
PARA OPTAR EL TITULO DE  
LICENCIADO EN DERECHO.

1 9 7 3 .



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.

Al Sr. Lic.

**OCTAVIO SENTIES GOMEZ,**

como sencilla manifestación de agradecimiento por la bondadosa ayuda y buen ejemplo que me ha dado desde que inicié mis estudios profesionales.

Al Sr. Dr.

**MANUEL HERNANDEZ HERNANDEZ,**

por la consideración paternal que me ha dispensado durante toda la vida.

**Al. Sr. Lic.**

**ERNESTO NIETO,**

**en reconocimiento de su generosa amistad e inapreciables enseñanzas.**

Al Sr. Dr.

**ABELARDO ROJAS ROLDAN,**

**como testimonio de perenne reconocimiento en la  
dirección de esta tesis profesional.**

Al Sr. Dr.

**ABELARDO ROJAS ROLDAN,**

**como testimonio de perenne reconocimiento en la  
dirección de esta tesis profesional.**

Al Sr. Lic.

JOSÉ P. CASTRO BRITO,

con mi agradecimiento por su valiosa orientación profesional.

**A mis maestros, familiares y amigos.**

## INDICE.

## INDICE.

### "SEGURO DEL PAGO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS".

#### CAPITULO PRIMERO

Antecedentes históricos del autotransporte  
público de pasajeros en México.

	<b>Páginas</b>
I.—Evolución del autotransporte.	21 - 36
a).—La barca y el tameme.	
b).—La rueda y el vehículo de motor.	
II.—Situación actual del autotransporte público de pasajeros en México.	31 - 34

#### CAPITULO SEGUNDO

El contrato de transporte público.

I.—Naturaleza jurídica.	35 - 45
Tipicidad mercantil. (los artículos 3o. fracciones I y II, 75 fracción VIII y 576 fracciones I y II del Código de Comercio).	
II.—Servicio público.	
Concepto, doctrina, jurisprudencia.	45 - 46

#### CAPITULO TERCERO

El contrato de seguro.

I.—Antecedentes históricos.	47 - 51
II.—Definición.	51 - 53
III.—Elementos jurídicos.	53 - 56
IV.—Clasificación.	56 - 58
V.—Naturaleza jurídica.	58 - 60

## CAPITULO CUARTO

### La responsabilidad civil.

I.—La responsabilidad civil.	61 - 65
II.—La responsabilidad objetiva o riesgo creado.	65 - 67
III.—La reparación del daño. Su aspecto penal.	67 - 72

## CAPITULO QUINTO

I.—Pago de la responsabilidad civil en el autotransporte público de pasajeros.	73 - 78
Conclusiones.	79 - 82
Bibliografía.	83 - 86
Legislación.	87 - 90

**CAPITULO PRIMERO**  
**ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AUTOTRANSPORTE**  
**PUBLICO DE PASAJEROS EN MEXICO.**

## CAPITULO PRIMERO

### ANTECEDENTES HISTORICOS DEL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS EN MEXICO.

I.—Evolución del autotransporte: a).—La barca y el tameme.  
b).—La rueda y el vehículo de motor.—II.—Situación actual  
del autotransporte público de pasajeros en México.

I.—Dicen los historiadores que un 12 de abril de 1519, apareció en la Corte del Rey Azteca Moctezuma II, un mensajero (paynani) que había llegado corriendo desde la costa del golfo. Traía la noticia de que en las costas de Veracruz (Chalchiuicueyacan) estaban varadas dos "casas flotantes" de las que desembarcaban quinientos cincuenta y cinco hombres y quince caballos.

Al enterarse de la llegada del "Dios" que esperaban, acompañado de otros que mataban con los rayos que lanzaban de un palo y que montaban sobre grandes ciervos, Moctezuma quedó confundido. Primero les envió ricos presentes rogándoles que se alejaran. No pudieron detenerlos los sortilegios que por orden de Moctezuma lanzaron en su contra sacerdotes, hechiceros, encantadores y brujos. Tan pronto se hallaron a la entrada de la Gran Tenochtitlán, Moctezuma aceptó resignadamente su destino y ofreció su imperio a Hernán Cortés.

Bernal Díaz del Castillo, al respecto, refiere: ". . . luego otro día de mañana partimos de Estapalapa, muy acompañados de aquellos grandes caciques; íbamos por nuestra calzada adelante, la cual es ancha de ocho pasos y va tan derecha a la ciudad de México, que me parece que no torcía poco ni mucho y puesto que es bien ancha, toda iba llena de aquellas gentes que no cabían, unos que entraban en México y otros que salían, y los indios que nos venían a ver, que no nos podíamos rodear de tantos como vinieron, porque estaban llenas las torres y ques y en las canoas y de todas partes de la laguna, y no era cosa de maravillar, porque jamás habían visto caballos ni hombres como nosotros. Y de que vimos cosas tan admirables no sabíamos que decir, o si era verdad lo que por delante parecía, que por una parte en tierra había grandes ciudades, y en la laguna otras muchas, y veíamoslo todo lleno de canoas y en la calzada muchos puentes de trecho a trecho y por delante estaba la gran ciudad de Méxi-

co. . ." (1). Don Manuel Rivera Cambas, explicó también que: ". . . para comodidad de los traficantes y viajeros, se componían los caminos todos los años, después de la estación de las aguas; que en los montes y lugares desiertos se habían construído casas a propósito para alojar a los viajeros, y que para pasar los ríos había puentes, barcas y aparatos en que se podía atravesar fácilmente, evitando los peligros consiguientes; usaban los mexicanos barcas de todos tamaños, cuadradas, chatas, sin quilla ni palos, empleando para manejarlas solamente dos remos, algunas eran formadas de un tronco hueco de árbol; también usaban balsas formadas de cañas sólidas atadas sobre calabazos grandes, duros y vacíos, conduciéndolas de una a otra orillas dos o cuatro nadadores que tomaban la balsa por un ángulo con una mano y nadaban con la otra. Los puentes eran de madera y los había también de piedra, el más usado fué el que los españoles llamaron hamaca, que era un tejido de flexibles bejucos gruesos y fuertes cuyas extremidades ataban a dos árboles en las opuestas orillas, quedando colgado a manera de columpio, el mexicano ha sido siempre buen nadador y solamente usa el puente cuando carga un peso considerable o el río va crecido, siempre ha caminado a pie por no haber tenido a su disposición fuerza alguna que usar para el transporte" (2).

Y Hernán Cortés en su Segunda Carta de Relación dirigida al Emperador Carlos V, en 30 de octubre de 1520, escribe: ". . . Esta gran ciudad de Temixtlán está fundada en esta laguna salada y desde la tierra firme hasta el cuerpo de dicha ciudad, por cualquiera parte que quisieren entrar a ella, hay dos leguas. Tiene cuatro entradas, todas de calzada hecha a mano, tan ancha como dos lanzas jinetas. Es tan grande la ciudad como Sevilla y Córdoba. Son las calles de ella, digo las principales, muy anchas y muy derechas y algunas de estas y todas las demás son la mitad de la tierra y por la otra mitad es agua, por la cual andan en sus canoas y todas las calles de trecho en trecho están abiertas por do atraviesa el agua de las unas a las otras, y en todas estas aberturas, que algunas son muy anchas, hay sus puentes de muy anchas y muy grandes vigas, juntas y recias y bien labradas, y tales, que por muchas de ellas pueden pasar diez a caballo juntos a la par. Tiene otra plaza tan grande como dos veces la ciudad de Salamanca, toda rodeada de portales alrededor, donde hay cotidianamente hombres como los que llaman en Castilla "ganapanes" para transportar cargas . . ." (3).

(1) Bernal Díaz del Castillo; Historia Verdadera de la Conquista de la Nueva España.

(2) Manuel Rivera Cambas; México Pintoresco, Artístico y Monumental.

(3) Hernán Cortés; Cartas y Documentos, Editorial Porrúa, 1963.

De estas y de otras versiones, se infiere que a la llegada de los españoles los indígenas mexicanos no conocían las bestias de carga, los carros con ruedas, ni los barcos con vela. Por el descubrimiento arqueológico de unos juguetes de barro con ruedas, en la región de Tres Zapotes, Ver., se sabe que conocieron la rueda, aunque no su principio utilitario. La carencia de medios de transporte a base de bestias de carga o de locomoción, hizo necesario el empleo de la energía y fuerza humanas.

Fué el indígena útil mercancía que se ocupó para labores agrícolas, de recolección y como medio de transporte en general.

Con la presencia de los animales de tiro y carga, se liberó al indígena del oprobioso menester de cargador o tameme.

Una antigua leyenda refiere que la rueda fué inventada por un filosofo chino, al contemplar el movimiento rotatorio de la corola de una flor movida por el viento. La historia afirma que la primera rueda conocida fué la de Ur, la industriosa ciudad de la civilización mesopotámica, en cuyos vestigios los arqueólogos hallaron un disco de arcilla perforado en el centro. Se trata de un objeto elaborado aproximadamente hacia 3,250 A. de J.C. y utilizando tal vez en la artesanía.

La aplicación de la rueda al trineo, constituye el medio de transporte más antiguo. En Mesopotamia y hacia el año 2,000 A. de J.C., aparecieron los primeros carros de dos y cuatro ruedas con el arcón montado sobre el borde. Se sabe que carros esculpidos en bronce y arcilla, se hallan sepultados en las tumbas reales y que otros se encuentran depositados como homenaje votivo a los dioses en los turbales. La unción del caballo al carro, coincide con la aparición de la rueda de radios, cuyos primeros ejemplares europeos se descubrieron en Mercurago a orillas del Lago Mayor.

En Siria y Asiria, se hallaron los primeros carros cubiertos con techo formado con mimbre entrelazado. A mediados del Siglo XV, aparece en Hungría un tipo de vehículo que traía como novedad la aplicación de la suspensión. En el siglo XVII, ciudades italianas como Roma, Milán y Nápoles se hallaron a la vanguardia del transporte terrestre, por la gran variedad de sus carrozas.

En París, y aproximadamente hacia 1650, Nicolás Sauvage establece el primer servicio de transporte de pasajeros arrastrado por caballos conocido como diligencia. Para un servicio rápido, se instalaron sobre las incipientes rutas las llamadas "estaciones de postas"

—paraderos o mesones— provistos de amplio espacio en que se hacía generalmente el cambio de cabalgaduras. Por el extraordinario desarrollo que llegó a alcanzar este novedoso servicio, se expide en 1657, el primer Reglamento de Tránsito de la ciudad, que es considerado como uno de los más adelantados de su época.

La aspiración de crear un vehículo automotor que utilizase como energía la tracción mecánica, empezó a adquirir realidad hacia la mitad del siglo XV. A esa época se remontan los primeros dibujos de vehículos que utilizaron como energía la velocidad del viento.

En los siglos XVI y XVII, hombres de talento resolvieron el problema de la autotracción: Se mencionan a Gerolamo Cárden, inventor de la junta Cárden, a Agostino Ramelli, fabricante de máquinas de guerra, entre las que destaca su carro anfibia, a Geovanni Branca y a Leonardo Da Vinci que nos legaron notables dibujos de vehículos movidos por el viento.

Fué el genio de Isaac Newton, quien en 1680 ideó un vehículo construido por una caldera esférica situada entre las cuatro ruedas y provista de un orificio posterior para la salida del vapor. Tras las experiencias de Papyn y Newcomen, constructores de máquinas de vapor atmosféricas, James Watt inventó un motor accionado por la presión del vapor. Con el Ingeniero francés Nicolás Joseph Cugnot, constructor en 1770 del "fardier", concluyó la larga prehistoria de la invención del automóvil. El carro de Cugnot, que era un triciclo con la rueda anterior motriz y directora, llegó a alcanzar en ese año, la notable velocidad de nueve y medio kilómetros por hora.

En 1834, el genial constructor francés Carlos Dietz, estableció el primer servicio regular de transporte de pasajeros, con locomotoras de vapor, entre las ciudades de París y Saint Germain.

En 1863 y después de múltiples experiencias, el francés E'tienne Lenoir, inventó el primer automóvil con motor de gas.

A los alemanes Nikolaus Otto y Eugen Langen, corresponde el mérito de haber intuído la importancia del motor de cuatro tiempos, construido por el francés Beau de Rochas en 1862 y utilizado actualmente por caso todos los tipos de automóvil.

Al parecer la primera aplicación favorable que se hizo de este motor a un vehículo, fué en el año de 1875 por el alemán Siegfried Marcus.

El automóvil de Marcus, era una pequeña calesa de cuatro ruedas, provista de un motor posterior que funcionaba en cuatro tiempos. La innovación más notable correspondió al combustible, que no fué ya el gas del alumbrado, sino la gasolina o el petróleo ligero.

Una de las principales causas que impidieron el desarrollo económico del país en la época antigua, fué la carencia casi absoluta de una mínima red de comunicaciones indispensable para canalizar la producción de las distintas regiones económicas, ya que la mayor parte de la población se hallaba diseminada en un gran número de pequeños poblados y rancherías, cuya producción tenía que ser necesariamente de autosuficiencia. Tal situación se agravaba por las grandes distancias, los variados climas y muy especialmente por la difícil y accidentada topografía del territorio.

Con la llegada de los conquistadores, se inició la construcción de caminos en la Nueva España: en 1522, Cortés ordenó a Alvaro López la apertura del camino México-Veracruz y la preparación del proyecto de construcción del camino México-Tampico, caminos que en 1536, fueron recorridos por la carreta de Fray Sebastián de Aparicio.

La obra constructiva de Hernán Cortés, fué continuada con entusiasmo por Virreyes progresistas como Antonio de Mendoza, Manrique de Zúñiga, Luis de Velasco, Revillagigedo e Iturrigaray que aprobó en su virreynato el proyecto de Pedro Ponce, para la construcción del camino México-Jalapa-Veracruz, inaugurado y puesto en servicio en 1808. En este año, la Nueva España contaba con los siguientes caminos: De México a Santa Fé de Nuevo México, pasando por Durango; de México a Guatemala, pasando por Oaxaca; de México a Veracruz, pasando por Jalapa; de México a Veracruz, pasando por Orizaba; de México a Acapulco, pasando por Cuernavaca y Chilpancingo; de Zacatecas a Nuevo Santander; de Guadalajara a San Blas; de Valladolid a Colima y de Durango a Mazatlán.

No obstante las múltiples dificultades presentadas por la configuración orohidrográfica del territorio, la red de caminos construídos en esa época, hacía un total de 26,107 Kms., de los que 18,600 Kms., eran considerados como caminos de herradura y 7,507 Kms., eran propiamente caminos carreteros.

El Barón de Humboldt, nos describe el estado de los caminos en la Nueva España: ". . . Los caminos de México —dice— o están trazados en la mesa central desde Oaxaca a Santa Fé, o se dirigen desde la altiplanicie hasta las costas. Los primeros mantienen la comunicación entre las ciudades colocadas sobre el lomo de las montañas en la región más fría y poblada del reino; los segundos están destinados al comercio con el extranjero, a las relaciones que subsisten entre el interior y los puertos de Veracruz y Acapulco, y además facilitan el cambio de los productos entre la mesa central y las llanuras ardientes de la costa. Desde México a Santa Fé pueden circular carruajes, en

longitud que sería más grande que la cordillera de los Alpes si ésta se prolongara sin interrupción desde Ginebra hasta las costas del Mar Negro. Los caminos que desde la mesa interior se dirigen a las costas, y que yo llamo transversales, son los más penosos y merecen principalmente la atención del gobierno, son naturalmente los más frecuentes, los metales preciosos, los productos de la agricultura y los géneros de Europa y Asia que anualmente se cruzan por estas dos vías son de un valor total de sesenta y cuatro millones de pesos . . ." (4).

Del transporte de carga a base de mulas, carros y carretas, se pasó al uso de coches y carruajes de pasajeros que recibieron distintos nombres: bombé, estufa, litera, calesa, cupé, volanta, carretilla, convoy, carroza y diligencia. Esta fué el vehículo más solicitado en los viajes por carretera: ". . . vehículos toscos, fuertes y seguros que podían medir doce pies de un eje a otro y con un cupo hasta para seis y ocho personas a una velocidad de cinco millas por hora. La litera se forma de un cajón de seis pies de largo por tres de ancho, con tres varillas perpendiculares en cada lado que sirven de sostén para un techo y cortinas de algodón. Se lleva por medio de varas largas que pasan por correas de cuero suspendidas en las albardas de las mulas, en la misma forma que una silla de manos. Las calesas son un tipo de carruajes que va seguido por una carreta donde se acomodan los equipajes. La volanta es un coche parecido al cabriolet francés, vehículo pequeño tirado por tres mulas y conducido por un postillón. La carretilla es un carruaje donde se sientan dos pasajeros frente a frente" (5).

El primer servicio público de transporte de pasajeros quedó establecido en 1784, entre las ciudades de México a Guadalajara, Jal.; era un servicio de diligencias de cuatro asientos tirado por doce mulas que salía de México el día primero de cada mes y de Guadalajara el día dieciséis; empleaba doce días en su recorrido y debía hacer paradas en Zapotlanejo, Cerro Gordo, Frías, Horcones, Irapuato, Celaya, Querétaro, San Juan del Río, Arroyo Zarco, Tula y Huehuetoca. El precio del pasaje era de \$ 250.00 por cuatro personas; \$ 225.00 por tres; \$ 210.00 por dos, y \$ 200.00 por un pasajero.

A causa del movimiento libertario de 1810, las comunicaciones y transportes sufrieron como consecuencia graves trastornos: . . . "Los caminos —escribe don José María Luis Mora— desde el año de 1810 hasta 1829, estuvieron en un total abandono y sus fondos fueron en todo este tiempo distraídos de la aplicación a que estaban destina-

(4) Alejandro de Humboldt; Ensayo Político sobre el Reino de la Nueva España.

(5) Viajes en México, Crónicas Extranjeras 1821-1855; S. O. P. 1964.

dos, primero por la guerra de independencia y después por la abolición de los consulados. Los fondos consistentes en los peajes, establecidos para los reparos que fueren necesarios para la redención de los capitales y para el pago de sus réditos, a nada de esto se aplicaron, mientras el gobierno los recaudó, sino que dirayéndose de su objeto se consideraban como un ramo de las rentas de la Federación . . ." (6).

En 1842, Mr. Thompson, Ministro de los EE. UU., que llegó al país en esa fecha, refiere: "Existe una muy buena línea que hace tres viajes, cada semana, entre Veracruz, Ver. y México, que ha invalidado cualquier otro medio de transporte. No obstante que el precio es enormemente alto, es sin embargo más barato que la litera, más expedito y sin discusión más placentero. La línea fué establecida por un americano hace algunos años, pero ahora es propiedad de un rico mexicano, que cada día se enriquece con ella. Los caballos son todos del país y se usan por lo regular siete caballos, dos en la lanza, tres adelante y dos más guiando.

Las diligencias son construidas en Troy, Nueva York, pudiéndose afirmar que en general, el equipo es excelente . . ."

En 1856, se formalizaron tarifas en las siguientes rutas:

De México a Querétaro y viceversa: . . . . .	\$ 18.00
De México a San Juan de los Lagos y viceversa: . . . . .	" 40.00
De México a Guanajuato y viceversa: . . . . .	" 30.00
De México a Guadalajara y viceversa: . . . . .	" 60.00
De México a Tepic y viceversa: . . . . .	" 80.00
De México a Toluca y viceversa: . . . . .	" 3.00
De México a Pachuca y viceversa: . . . . .	" 4.00
De México a Morelia y viceversa: . . . . .	" 20.00
De México a Tulancingo y viceversa: . . . . .	" 7.00
De México a Cuautla y viceversa: . . . . .	" 4.00
De México a Cuernavaca y viceversa: . . . . .	" 6.00
De México a Puebla y viceversa: . . . . .	" 8.00
De México a Veracruz y viceversa: . . . . .	" 40.00

Para el año de 1876, las tarifas bajaron considerablemente, llegándose a cobrar:

De México a Guadalajara y viceversa: . . . . .	\$ 45.00
De México a Toluca y viceversa: . . . . .	" 2.00
De México a Monterrey y viceversa: . . . . .	" 69.00
De México a Matamoros y viceversa: . . . . .	" 99.00

(6) José María Luis Mora; "México y sus Revoluciones", Tomo I, 1952.

En la Capital de la República el primer servicio público de transporte de pasajeros quedó establecido el 20 de junio de 1793, por don Manuel Antonio Valdés. Fué un servicio de carruajes de alquiler cuya autorización y privilegio fué concedida por el Virrey Conde de Revillagigedo.

En 1856, trenes jalados por mulas sobre rieles primitivos comenzaron a funcionar cuando los legisladores de la época se ocupaban de redactar la Constitución de 1857. La primera ruta establecida, partía del costado Poniente de la Catedral Metropolitana, para tomar la calle de Tacuba, seguía por Puente de Alvarado, continuaba por Ramón Guzmán y terminaba en la esquina de Ermita y Benjamín Franklin, en Tacubaya.

El 15 de enero de 1900, un hecho inusitado transforma la vida pacífica de la capital: el Presidente Porfirio Díaz inaugura la primera línea de trenes eléctricos.

En 1906 el automóvil hizo su aparición en México. Braniff, Segura o algún otro rico deportista de esa época deben haberlo traído de Europa. Las primeras marcas conocidas fueron los Dusenbergs, el Hispano Suiza y el Mercedes Benz, que desarrollaban una velocidad de treinta kilómetros por hora.

El primer sitio de taxis de la ciudad, se fundó en 1907 con automóviles Renault de color rojo opaco, bocina de pera de hule, palancas exteriores y focos de carburo.

En 1918 aparece en México el primer camión de pasajeros. Eran rectangulares, con una sola puerta atrás, dos bancas largas a los lados y cupo para diez personas. Comenzaron a circular sin autorización gubernamental, y las primeras rutas partían del Zócalo con destino a Santa María la Ribera, Peralvillo, Belén y San Rafael. El precio del pasaje era de diez centavos por persona y el costo de un vehículo era de un mil cien pesos con todo y carrocería.

Fueron camiones Protos, Chalmers, Mercedes Benz y Fords, modelos "T" de cuatro cilindros, tres pedales y sin palanca de velocidades, que desarrollaban una velocidad de 30 a 40 kilómetros por hora. Entraron en circulación como consecuencia de una prolongada huelga en el sistema de tranvías de la ciudad y fue tan urgente y necesaria su aparición, que los pioneros del autotransporte tuvieron necesidad de acondicionar coches usados a los que desmontaron la carrocería original, colocando en su lugar armazones de madera forrados de lámina.

Para la prestación organizada de este novedoso servicio, los noveles transportistas dictaron disposiciones convencionales sobre vigilancia, itinerarios, inspección y compra de vehículos.

En 1923, los camioneros se agrupan y constituyen el Centro Social de Choferes de la Ciudad de México, y posteriormente, la Federación Camionera del Distrito Federal. El 10 de noviembre de 1929, se expide el Reglamento para las Líneas de Camiones del Distrito Federal, Expedición de Permisos de Rutas y Establecimiento de Nuevas Líneas, el 31 de diciembre de 1941, la Ley que fija las Bases Generales a que habrán de sujetarse el Tránsito y los Transportes en el Distrito Federal, el 23 de marzo de 1942, se promulga el Reglamento para el Servicio Público de Transporte de Pasajeros en el Distrito Federal, el 24 de septiembre de 1943, el vigente Reglamento de Tránsito en el Distrito Federal, el 29 de diciembre de 1951, se expide el Decreto que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler sin itinerario fijo, y el 29 de diciembre de 1959, la Ley de la Unión de Permisarios de Transporte de Pasajeros en Camiones y Autobuses en el Distrito Federal.

II.—Los permisionarios del autotransporte de pasajeros de servicio público federal y urbano, se encuentran actualmente agrupados en la Sección de Autotransportes de la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones y varias asociaciones civiles, siendo las principales la Alianza de Camioneros de la República Mexicana, Alianza de Camioneros de México, Central Nacional del Autotransporte, Unificación Nacional del Transporte y Asociación Nacional del Autotransporte de Pasajeros, entre otras .

Aproximadamente 25,993 autobuses de pasajeros de servicio público federal, recorren 30 rutas matrices o principales que partiendo de la ciudad de México, llegan a las más importantes ciudades de la República. En material local, 99 líneas de camiones de servicio público de transporte de pasajeros, se encuentran registradas actualmente en la Dirección General de Policía y Tránsito del Distrito Federal, que integran 7,311 autobuses de primera y segunda clases, además del registro de 23,218 automóviles de alquiler sin itinerario fijo.

En materia federal, el 29 de agosto de 1932, se expide la Ley de Vías Generales de Comunicación; el 3 de marzo de 1933, el Reglamento al Artículo 134 (ahora 127) de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Seguro de Viajero); el 30 de diciembre de 1939, la vigente Ley de Vías Generales de Comunicación; el 21 de diciembre de 1932, el Reglamento de Tránsito en los Caminos Nacionales y en los Particulares de Concesión Federal; el 13 de julio de 1949, el Reglamento del Capítulo de Explotación de Caminos de la Ley de Vías Gene-

rales de Comunicación y el 18 de Abril de 1951, el Reglamento del Artículo 124 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Con la asistencia de numerosos delegados de Venezuela, Brasil, Chile, Uruguay, Paraguay, Ecuador, Perú, Argentina y México, se celebró, en Buenos Aires, Argentina, del 28 de noviembre al primero de diciembre de 1966, la primera Conferencia Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera, cuyo objeto principal fué la constitución de la Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera, ALATAC, discusión y redacción de su estatuto, nombramiento de sus dirigentes y fijación de su programa de recursos.

Un prominente delegado mexicano que presidió la Comisión de Estatutos de esa Conferencia, opinó en febrero de 1967, sobre la trascendencia internacional de ALATAC:

"La Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera, habrá de cumplir la misión de unir a los camioneros del mundo nuevo, crear nuevas formas de acción gremial, afinar las técnicas de operación del transporte público de personas y de mercaderías y hacer sentir a los millares de transportistas del sur del Río Bravo, el hálito de una nueva dimensión histórica. Está próximo el día en que a través del fortalecimiento de las respectivas unidades nacionales de los transportistas, se llegue a la unidad de los del Continente. Por lo menos, la fuerza de los hechos, la presión de un mundo nuevo, aterrado por su propio desbordamiento, así nos lo demuestra. La Asociación Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera, ALATAC, es un paso firme, positivo, auténtico, para llegar a ese entendimiento. México, venturosamente, asistió a la génesis de esa nueva lucha . . ." (7).

Por decreto de 19 de abril de 1967, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 29 del mismo mes y año, se creó el organismo público descentralizado Sistema de Transporte Colectivo, Metro, para construir, operar y explotar un tren rápido, con recorrido subterráneo y superficial para el transporte colectivo de pasajeros en el Distrito Federal.

El 5 de septiembre de 1969, fué inaugurado este movedoso siste-

(7) Lic. Octavio Sentfies Gómez: "La Primera Conferencia Latinoamericana del Transporte Automotor por Carretera"; Revista Voz, México, febrero de 1967.

ma con una inversión total de 5,234 millones de pesos, quedando integrado actualmente por tres rutas que corren: la primera de Zaragoza a Tacubaya con una extensión de 14 kilómetros, con proyecto de ampliación de Tacubaya a Observatorio, y una extensión de 2 kilómetros más; la segunda, de Taxqueña a Tacuba, con una extensión de 17 kilómetros y con proyecto de ampliación de Tlaltelolco a San Juan de Aragón y del Hospital General a Mixcoac.

En febrero de 1972, el promedio de pasajeros transportados por día laborable, fué de un millón trece mil personas, aproximadamente y del 5 de septiembre de 1969, al 31 de diciembre de 1971, se transportaron cuatrocientos noventa y ocho millones, doscientos sesenta y seis mil doscientos pasajeros.

Este extraordinario sistema que ha venido a revolucionar la transportación pública de pasajeros, tiene actualmente 396 carros (vagones) en explotación, (49 trenes de 9 carros cada uno), un horario diario de seis á cero horas y una tarifa de \$ 1.20 por persona, además de la promoción económica actual de la tarifa de un peso en la compra de cinco boletos o más.

Un distinguido jurista mexicano al referirse a los proyectos de construcción de este sistema, escribió en 7 de marzo de 1967: "Con la introducción del metropolitano, mixto, subterráneo en parte y en parte superficial, la Ciudad de México que asombrara al Barón de Humboldt con la gracia de sus edificios, la alegría de sus fuentes, el paso de sus carretelas y la hermosa dignidad de su trazo, habrá de adquirir un nuevo sentido de vida, un nuevo estímulo para su crecimiento y un acicate más para su progreso. La decisión de la autoridad de construir el subterráneo, y con ello de ofrecer a la ciudad un medio generalmente aceptado como adecuado para resolver las urgencias del transporte público de pasajeros en las grandes urbes, ha satisfecho a todos porque la medida se ajusta a las exigencias de efectividad, arrojo y grandeza de proyección que requieren las soluciones de esa clase. Además, esa determinación habla encomiásticamente, por sí misma, de la capacidad del mexicano para la obra pública de gran tamaño, desacomplejándonos, y alentándonos para otras tareas que están esperando igual dosis de decisión y de voluntad de servicio. Nos recuerda, asimismo, el genio indígena que a través de Netzahualcoyótl realizara las albarradas del lago de Texcoco para contener el desborde de sus aguas; el ímpetu de Enrico Martínez para la construcción del Tajo de Nochistongo destinado a evitar las inundaciones en la Ciudad de México, y que a pesar de su fracaso inicial fué ensanchado, satisfizo su objetivo material y reivindicó, en favor de su autor, el genio y

la vitalidad de su proyección. En otro aspecto, nos hace presente, también, la en estos días recordada gesta de los ingleses, que en 1863, en Londres, hicieron su subterráneo con pura mano de obra humana, y victoriosamente lograron hacer transportar por él vagones tirados por caballos . . ." (8).

En un extraordinario programa urbanístico sin precedentes, el Jefe del Departamento del Distrito Federal, en cumplimiento de las instrucciones recibidas del Ejecutivo Federal, anunció el 15 de septiembre de 1972, la inversión adicional de 4,500 millones de pesos, para la urgente y necesaria ampliación del Sistema de Transporte Colectivo, Metro, con el fin de que llegue próximamente a Mixcoac, Gustavo A. Madero y Atzacapotzalco, y la preparación técnica para su extensión posterior, hacia las ciudades de Naucalpan, Ecatepec, Tlalnepantla y Netzahualcóyotl, Méx., con una transportación probable de 3.250,000 usuarios al día (9).

- (8) Lic. Octavio Sentfés Gómez. "El Metro, una revaloración del Camionero Urbano". Revista Voz, México, marzo de 1967.
- (9) Periódico Excélsior, página 1, septiembre 15 de 1972.

## **CAPITULO SEGUNDO**

### **EL CONTRATO DE TRANSPORTE PUBLICO**

## CAPITULO SEGUNDO

### EL CONTRATO DE TRANSPORTE PUBLICO

I.—Naturaleza jurídica. Tipicidad mercantil (los artículos 30. fracciones I y II, 75 fracción VIII y 576 fracciones I II del Código de Comercio). II.—Servicio Público: Concepto, doctrina, jurisprudencia.

Contrato es el acuerdo de dos o más voluntades para crear o transferir derechos y obligaciones. Colín y Capitant, dicen que contrato o convenio es un acuerdo de dos o más voluntades en vista de producir efectos jurídicos (1).

El Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, en su Libro Cuarto, Título Primero, Capítulo I, reglamenta esta primera fuente especial generadora de obligaciones, haciendo una somera distinción de género próximo (convenio) y diferencia específica (contrato):

"Art. 1792.—Convenio es el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones".

"Art. 1793.—Los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

De esta definición legal, se desprenden los elementos de existencia y los requisitos de validez del contrato:

1.—Elementos de Existencia.—Doctrinalmente son tres los elementos de existencia del contrato: El consentimiento o acuerdo de voluntades, el objeto y la solemnidad.

El Código Civil menciona únicamente el consentimiento y el objeto y acepta, excepcionalmente, la solemnidad en convenios lato sensu, como el matrimonio y el divorcio por mutuo consentimiento, cuando ambos cónyuges son mayores de edad, no tienen descendientes y han liquidado la sociedad conyugal.

2.—Requisitos de Validez.—No basta que un acto jurídico exista, es necesario el cumplimiento congénito de ciertos requisitos para que pueda tener validez.

El Código Civil menciona negativamente los requisitos que deben satisfacerse para que el acto jurídico existente pueda tener validez:

"Art. 1,795.—El contrato puede ser invalidado:

1.—Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;

(1) Colín y Capitant, Curso Elemental de Derecho Civil, Madrid, 1935.

II.—Por vicios del consentimiento;

III.—Porque su objeto, motivo o fin sea ilícito;

IV.—Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece".

Algunos tratadistas consideran que el legislador de 1928 debió redactar positivamente este artículo, diciendo:

"Art. 1,795.—El contrato para que valga requiere:

I.—Capacidad legal de las partes;

II.—Voluntades libres de vicios;

III.—Objeto, motivo o fin lícitos;

IV.—Exteriorización de las voluntades en la forma que la ley determine".

1.—Capacidad.—La capacidad entendida como la aptitud jurídica para ser sujeto de derechos y obligaciones y hacerlos valer o ejercerlos, ha sido clasificada en capacidad de goce y capacidad de ejercicio. El Código Civil trata someramente de la capacidad, en sus artículos 1,798 y 1,799:

"Art. 1798.—Son hábiles para contratar todas las personas no exceptuadas por la ley".

"Art. 1799.—La incapacidad de una de las partes no puede ser invocada por la otra en provecho propio, salvo que sea indivisible el objeto del derecho o de la obligación común".

II.—Vicios de la voluntad.—Dice Ernesto Gutiérrez y González, que vicio es la realización incompleta o defectuosa de cualquiera de los elementos de esencia de una institución y establece como vicios de la voluntad los siguientes:

1.—El error,

2.—La violencia,

3.—La lesión y

4.—La reticencia o silencio.

Y como materias especiales relacionadas con el error:

a).—La mala fé, como forma de mantener en el error fortuito, y

b).—El dolo como forma de llevar al error.

No obstante que doctrinalmente se considera que las voluntades integran el consentimiento, el Código Civil menciona como vicios de éste, el error, la violencia o intimidación, la lesión, el dolo y la mala fé.

Del error, existen diversas clasificaciones que se traducen sintéticamente en una falsa adecuación psicológica del individuo con la realidad.

"Hay violencia, dice el artículo 1918 del Código Civil, cuando se emplea fuerza física o amenazas que importe peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes

del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, o de sus descendientes o de sus parientes colaterales dentro de segundo grado".

Los Códigos Civiles de 1870 y 1884, establecieron que: "Hay intimidación, cuando se emplea fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del que contrae, de su cónyuge, o de sus ascendientes o descendientes".

Este vicio se condena no por el miedo en sí que se produce en el ánimo del contratante cuya voluntad por este medio se obtiene, sino que, al decir de Von Tuhr, lo que se sanciona es la falta de libertad del contratante para determinar su voluntad.

Lesión.—Dice Demontés — es el perjuicio que experimenta en un contrato conmutativo uno de los contratantes por no recibir de la otra un valor igual al de la prestación que suministra (2).

No obstante las múltiples críticas que algunos tratadistas han hecho justificadamente al artículo 17 del Código Civil, estamos de acuerdo con el legislador de 1928 cuando dice que "su presencia dió a la clase desvalida o ignorante una protección efectiva, modificándose las disposiciones inspiradas en los clásicos prejuicios de la igualdad ante la ley, y de que la voluntad de las partes es la suprema ley de los contratos, pues se comprendió que no todos los hombres, tan desigualmente dotados por la naturaleza y tan diferentemente tratados por la sociedad, en atención a su riqueza, cultura, etc., pueden ser regidos invariablemente por la misma ley, y por eso se dispuso que cuando alguno, explotando la suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria del otro, obtiene un lucro excesivo que sea evidentemente desproporcionado a lo que él por su parte se obliga, el perjudicado tiene derecho a pedir la rescisión del contrato y de ser esta imposible, la reducción equitativa de su obligación, durando ese derecho un año".

El dolo y la mala fé como vicios no autónomos de la voluntad que inducen al error, son definidos por el artículo 1815 del Código Civil, de la siguiente manera:

"Se entiende por dolo en los contratos, cualquiera sugestión o artificio que se emplee para inducir a error o mantener en él a alguno de los contratantes una vez conocido".

III.—Objeto, motivo o fin lícitos.—El objeto del contrato puede consistir en un dar, en un hacer o en una abstención. Así lo determina el artículo 1924 del Código Civil, al afirmar que:

(2) Demontés, De la Lesions dans les Contrats entre Majeurs, 1924.

"Son objeto de los contratos:

I.—La cosa que el obligado debe dar;

II.—El hecho que el obligado debe hacer o no hacer".

El hecho positivo o negativo, materia del contrato, debe ser posible y lícito (artículo 1827 del Código Civil).

IV.—Exteriorización de las voluntades en la forma que la ley determine. En términos generales, los contratos no necesitan una forma especial para existir. "En los contratos civiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que para la validez del contrato se requieran formalidades determinadas, fuera de los casos expresamente designados por la ley". (Artículo 1832 del Código Civil). "Cuando la ley exija determinada forma para un contrato, mientras que éste no revista esa forma no será válido; pero si la voluntad de las partes para celebrarlo consta de manera fehaciente, cualquiera de ellas puede exigir que se dé al contrato la forma legal". (Artículo 1833 del Código Civil).

Doctrinalmente existen diversos criterios en la clasificación de los contratos. Nuestro Código Civil los clasifica en unilaterales y bilaterales; onerosos y gratuitos; conmutativos y aleatorios; consensuales, reales y formales; principales y accesorios.

Acto Jurídico Unilateral.—En su realización interviene una sola voluntad; como en la donación y el testamento. "El contrato es unilateral cuando una sola de las partes se obliga hacia la otra, sin que ésta le quede obligada". (Artículo 1835 del Código Civil).

Acto Jurídico Bilateral o Sinalagmático.—En su celebración intervienen dos o más personas que quedan obligadas recíprocamente, como en la compraventa. "El contrato es bilateral cuando las partes se obligan recíprocamente". (Artículo 1836 del Código Civil).

Acto Jurídico Oneroso.—Es Oneroso, cuando cada una de las partes que intervienen en su celebración se obligan recíprocamente a dar o hacer una cosa, resultando mutuos provechos y cargas recíprocas como en la compraventa, el arrendamiento y la sociedad.

Acto Jurídico Gratuito.—Es aquel en que una de las partes procura que la otra obtenga una ventaja sin obtener para sí provecho alguno, como en la donación. "Es contrato oneroso aquel en que se estipulan provechos y gravámenes recíprocos; y gratuitos aquel en que el provecho es solamente de una de las partes". (Artículo 1837 del Código Civil).

Acto Jurídico Conmutativo.—Son aquellos en que las prestaciones que se deban las partes son inmediatamente ciertas, de tal modo que quien lo celebra sabe de inmediato las cargas y ventajas que asumirá; ejemplos: la compraventa y la permuta.

Acto Jurídico Aleatorio.—Son aleatorios los actos cuyos efectos, en cuanto a las cargas y ventajas para una de las partes o para todas ellas, dependen de un acontecimiento futuro e incierto que hace imposible conocer en el momento de celebrarlos las cargas o ventajas que habrán de obtenerse; como en la apuesta. De conformidad con el artículo 1838 del Código Civil, "el contrato oneroso es conmutativo cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste. Es aleatorio, cuando la prestación debida depende un acontecimiento incierto, que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida sino hasta que ese acontecimiento se realice".

Los contratos son consensuales cuando se perfeccionan por el mero consentimiento; son reales cuando además del consentimiento requieren de la entrega de una cosa, como en la hipoteca. Formales, los que necesitan de una formalidad o solemnidad para su validez; como en la compraventa.

Son principales los contratos que tienen vida propia, sin que para su existencia dependan de otro; son accesorios los que no existen por sí mismos, sino que dependen de un contrato principal: Prenda e hipoteca.

I.—Se discute en la doctrina sobre la naturaleza jurídica del contrato de transporte. No obstante que reúne los caracteres esenciales del contrato en general, se dice que es una declaración unilateral de voluntad o un acto de naturaleza jurídica propia.

Distinguen al contrato de transporte los siguientes caracteres:

Consensual.—Para su existencia basta el acuerdo de voluntades. Así lo considera también el Código Civil Argentino en sus artículos 1137, 1140 y 1141.

Bilateral o Sinalagmático.—Las partes que lo celebran se obligan recíprocamente.

Oneroso.—Las partes que intervienen en su celebración, se estipulan provechos y gravámenes recíprocos: Existe intercambio de una prestación de transporte con una compensación (comisión, porte, flete o precio). No obstante, el transporte de personas o de cosas, puede en ciertos casos, ser gratuito y conservar, no obstante, su estructura contractual con ajuste a su naturaleza jurídica, sin que sea necesario acudir a la de otros contratos como el mandato o la donación. Hay transporte gratuito, y existe relación contractual cuando el policía o cartero, en cumplimiento de un acto de servicio se abstiene de pagar el im-

porte de su pasaje por así haberse resuelto al otorgarse la concesión de un servicio público.

Conmutativo.—Las prestaciones a que se obligan las partes son ciertas desde que se celebra el contrato: Servicio, itinerario, precio, etc.

No Solemne.—Puede celebrarse por escrito o verbalmente, sin formalidad alguna.

De Adhesión.—Generalmente el pasajero o cargador, se adhiere voluntariamente a las estipulaciones discutidas y aprobadas con anterioridad por el porteador y la autoridad administrativa competente. En efecto en la práctica los contratos de adhesión, son redactados por una de las partes y sometidos a la consideración y aprobación del Estado, solamente cuando éste da su aprobación, es cuando el adherente conoce de ellas. No es que se imponga una voluntad a la otra, como pretenden los autores clásicos, sino que es un contrato-tipo redactado por el Estado y que es ofrecido por una empresa al público para que se aproveche o no de las condiciones en él fijadas, precisamente con miras al interés público, pero pensar que en un contrato de adhesión las partes tienen libertad para proponer un proyecto, discutirlo, modificarlo y aprobar el que llene sus deseos e intereses, es desconocer la institución. En apoyo de esta tesis jurídica de los contratos de adhesión y su aplicación a la naturaleza jurídica del contrato de transporte público, Roberto Horacio Della Croce dice al respecto: "Cuando el transporte se hace por ferrocarril o por aquellas empresas que detentan un monopolio, como tranvías, subterráneos, servicios de ómnibus, etc., también la relación jurídica entre cargador y transportador es de carácter contractual de derecho privado, pues emana de la aplicación del principio de la oferta o de la policitud. Podría pensarse que en estos casos la relación jurídica no tiene dicho carácter contractual, porque la empresa no puede rehusarse a hacer el transporte, y los particulares tampoco pueden rehusar las tarifas, de lo que se infiere que ninguna de las partes delibera, ni resuelve, para arribar a una manifestación de voluntad común. Ello es inexacto. Lo que acontece en estos casos, es que en atención a razones de interés colectivo, se limita la libertad de contratar, dejando un campo muy estrecho a la deliberación y arbitrio de los contratantes que deben ajustarse a condiciones legales o reglamentarias, pero no por ello, se torna innecesario el concurso de voluntades". (3).

Confirmando ésta tesis contractual, nuestra vigente Ley de Vías Generales de Comunicación considera: "Artículo 49.—Compete a la

(3) Roberto Horacio Della Croce. "La Responsabilidad Civil en el Transporte Desinteresado, Buenos Aires, Argentina. 1966.

Secretaría de Comunicaciones el estudio y aprobación, revisión o modificación, en su caso, de itinerarios, horarios, reglamentos de servicio, tarifas y sus elementos de aplicación, y de los demás documentos que las empresas de vías generales de comunicación sometan a su estudio, en cumplimiento de esta ley y de sus reglamentos".

"Artículo 50.—La explotación de vías generales de comunicación, objeto de concesión o permiso, será hecha conforme a horarios, tarifas y reglas autorizadas previamente por la Secretaría de Comunicaciones".

"Artículo 62.—Desde el momento en que una empresa de Vías Generales de Comunicación o medios de transporte haya sido autorizada para poner sus líneas, instalaciones o vehículos en explotación y hayan sido aprobados sus horarios y tarifas, no podrán rehusarse a prestar el servicio correspondiente cuando se satisfagan las condiciones de esta ley y sus reglamentos, salvo cuando la Secretaría de Comunicaciones disponga lo contrario, en cumplimiento de alguna otra disposición legal, o petición fundada de las mismas empresas".

Principal.—Su existencia no garantiza el cumplimiento de otra obligación principal, ni su preferencia en el pago. Existe por sí mismo. No obstante, hay quien lo considera contrato accesorio porque "presta su acción a una operación económica fundamental, cual es el traslado de mercaderías a zonas de mayor demanda para su comercialización, o de personas o motivos tendientes a la celebración de operaciones, naturalmente que el transporte por sí se ha hecho autónomo, y es acto de comercio por sí y no por accesoriedad, así ha dicho Courcelle Senewill que el hábito de los cambios ha hecho nacer una industria especial que es la comercial, confundida a veces con la industria del acarreo. El transporte sirve al comercio; si así no fuera, ¿Qué se perseguiría con él? Puede concebirse al comercio sin el transporte, pero no éste sin aquél. Luego hay más que accesoriedad o dependencia propiamente dicho, hay una relación íntima indispensable" (4).

"Contrato de transporte —dice Ripert— es la convención por la cual una persona (coururier, transporteur), se obliga mediante una remuneración, a trasladar de un lugar a otro una cosa que le es permitida o hacer recorrer a una persona un itinerario determinado" (5). Varangot lo define como "el acuerdo en virtud del cual, dos o más personas convienen, una parte en encargarse de desplazar personas o cosas a través de la tierra, del agua o del aire y la otra a abonar un precio en dinero, por esto" (6).

[4] Varangot J. Carlos, Tratado de Transportes, 1952.

[5] Ripert Georges, Droit Commercial, Traite Elementaire, 1948.

[6] Varangot J. Carlos, obra citada.

Juan B. Siburu, en su comentario al Código de Comercio Argentino, define al contrato de transporte como "aquel por el cual una persona asume la obligación de transferir o hacer transferir una cosa de un lugar a otro en cambio de una remuneración llamada, según el caso, porte, flete, precio, etc.

Los Códigos Civiles de 1870 y 1884, regularon el contrato de transporte bajo el rubro común "De los Portadores y Alquiladores". Establecía el artículo 2629 del Código Civil de 1870:

"El contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra o por agua, a una persona, a algunos animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, se regirá por las disposiciones del código mercantil, si los portadores hubieren formado un establecimiento regular y permanente". Este artículo fué reproducido casi íntegramente por el Código Civil de 1884.

También con el nombre "De los Portadores y Alquiladores" el Vigente Código Civil trata del contrato de transporte, en su capítulo IV, Título Décimo, Libro Cuarto, Segunda Parte. Dice en su Artículo 2646:

"El contrato por el cual alguno se obliga a transportar bajo su inmediata dirección o la de sus dependientes, por tierra, por agua, o por aire, a personas, animales, mercaderías o cualesquiera otros objetos, si no constituye un contrato mercantil, se regirá por las reglas siguientes: . . ."

Al respecto, el Código de Comercio, en su Capítulo I, Título Décimo, Libro Segundo, trata Del Contrato Mercantil de Transporte Terrestre". Establece el artículo 576 que el contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género, se reputará mercantil:

I.—Cuando tenga por objeto mercaderías o cualesquiera efectos de comercio y II.—Cuando siendo cualesquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedica habitualmente a verificar transportes para el público.

Esta disposición señala un doble criterio para determinar cuando un contrato de transporte debe considerarse de naturaleza mercantil: Cuando tenga por objeto mercaderías o efectos comerciales o cuando lo celebre un comerciante con carácter de porteador. Y el artículo 3o. del mismo Código dice que: Se reputan en derecho comerciantes: I.—Las personas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria y II.—Las sociedades constituidas con arreglo a las leyes mercantiles.

La ley reputa actos de comercio: "Las empresas de transportes de personas o cosas por tierra o por agua, y las empresas de turismo". (Artículo 75, fracción VIII del Código de Comercio). Y el mismo Código

establece en su artículo 76, que no son actos de comercio la compra de artículos o mercaderías que para su uso o consumo, o los de su familia, hagan los comerciantes, ni las reventas hechas por los obreros, cuando ellas fueren consecuencia natural de la práctica de su oficio.

II.—En un principio las necesidades públicas fueron directamente satisfechas por los propios particulares, aunque la organización política se vió obligada a vigilar y a intervenir, como en el caso de las grandes hambres que registra la historia. Hoy es de vital importancia la intervención de los órganos de poder del Estado, en la satisfacción de las necesidades de alimentación, medicinas, alojamiento, agua potable, vestido y otras más. Desde fines del siglo XIX se acentuó la conveniencia de regular los servicios públicos, y se iniciaron algunas normas para su organización, aunque sin una teoría que los definiera consistentemente en el plan general del Estado. La administración como sujeto de prestaciones ha ido extendiendo considerablemente el campo de su acción. Al irse marcando la creciente intervención del Estado, éste asumió la responsabilidad de ciertos servicios, a los que llamó servicios públicos por el doble carácter de ser necesidades colectivas y estar atendidas por el Estado.

"Servicio Público —dice el maestro Fraga— es la actividad destinada a satisfacer una necesidad colectiva de carácter material, económico y cultural, mediante prestaciones concretas o individualizadas, sujetas a un régimen jurídico que les imponga adecuación, regularidad y uniformidad". (7).

"Servicio Público, establece el legislador local, es la actividad organizada que se realiza conforme a disposiciones legales o reglamentarias vigentes en el Distrito Federal, con el fin de satisfacer en forma continua, uniforme y regular, necesidades de carácter colectivo". (8).

De la clasificación doctrinal de los servicios públicos, ocupan especial preponderancia los servicios públicos municipales, que son aquellas organizaciones que atienden problemas que afectan directamente a una ciudad o a una determinada circunscripción territorial, tal como saneamiento, agua potable, alumbrado, policía, transportes, jardines, cementerios, diversiones, etc.

Estos servicios públicos pueden en algunos casos, concesionarse a

(7) Fraga, Gabino, Derecho Administrativo, 1960.

(8) Artículo 65 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal.

los particulares para su establecimiento y operación. En estos casos, el Estado les otorga las mismas seguridades y prerrogativas de que dispone, sin destruir sus propósitos comerciales o industriales y reconociendo el derecho de los usuarios.

En la concesión de servicio público, la administración establece un derecho a favor de un particular para que maneje un servicio, por un plazo determinado y bajo condiciones precisas, de naturaleza contractual y reglamentaria. La instalación y operación del servicio, se regula principalmente por el interés público y accesoriamente, por el interés particular del concesionario.

Al respecto, la ejecutoria dictada en el aspecto de "competencia", 65/68, Alfredo Chávez Martínez, establece:

"Servicios Públicos.—Competencia.—Las empresas de servicios públicos, son en algunos casos, verdaderos órganos del Estado y en otros son organizaciones que actúan por medio de concesión que el mismo Estado otorga". (Semanario Judicial de la Federación, VII Época, Vol. VIII).

Igualmente, el artículo 64 de la Ley Orgánica del Departamento del Distrito Federal señala:

"La prestación de los servicios públicos corresponde al gobierno de la propia entidad federativa, sin perjuicio de descentralizarla mediante concesión limitada y temporal que se otorgue al efecto". Así lo considera también la Ley de Vías Generales de Comunicación, en su "artículo 8o.—Para construir, establecer y explotar vías generales de comunicación o cualquiera clase de servicios conexos a éstas, será necesario el tener concesión o permiso del Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y con sujeción a los preceptos de esta ley y sus reglamentos".

## CAPITULO TERCERO

### EL CONTRATO DE SEGURO

## CAPITULO TERCERO

### EL CONTRATO DE SEGURO

I.—Antecedentes históricos; II.—Definición; III.—Elementos jurídicos; IV.—Clasificación; V.—Naturaleza jurídica.

I.—Desde que el hombre vive en sociedad, ha tenido necesidad de protegerse del hombre mismo y de los fenómenos de la naturaleza que le pueden afectar en su persona y en sus bienes.

Este sentimiento natural de previsión que podemos calificar de instintivo, es el origen del seguro y la preocupación constante de gobernantes y gobernados.

Pero la noción del riesgo, del daño causado por los casos fortuitos, es tan antigua como el mundo mismo. Se sabe que es aún anterior a la civilización. Por tal motivo, para disminuir los riesgos a los que se encontraban expuestos en estado de aislamiento, los hombres se constituyeron en sociedad. Luego, si el seguro supone el desenvolvimiento de la idea de asociación, si implica la observancia de ciertos hechos sociales y estas condiciones sólo se presentan en una sociedad moderna, se concluye que el elemento jurídico del seguro no fué desconocido por los antiguos, pero sí su elemento técnico.

Así lo considera Halperin, cuando cita opiniones de Hemard, Besson y Picard, que afirman que la economía y el derecho antiguos no conocieron el seguro a prima fija. Que en Roma la *fidejussio indemnitis* (1), el *natuticum tenus* (2) y la *pecunia trajectitia*, fueron institu-

- (1) "... el otro procedimiento es conocido con el nombre de *fidejussio indemnitis*. Resultaba de los mismos términos empleados en la estipulación. En lugar de preguntar el fiador en la forma ordinaria: *Idem dare fidejubes*, el acreedor decía: *Quanto minus a titio consecutus fuero tacitum dare fidejubes?* — ¿Prometes pagarme lo que no haya podido obtener del deudor principal?—. El fiador que se compromete respondiendo a esta pregunta, no promete pagar más que si el deudor principal no paga todo lo que debe; su obligación es condicional. Resulta de ello que el acreedor debe perseguir primero al deudor principal. Si este deudor no paga, o no paga más que parte de la deuda, la condición que suspende la obligación del fiador se cumple; el acreedor puede pedirle todo lo que no ha podido obtener del deudor. Si, al contrario, el deudor ha pagado todo lo que debía, la condición desaparece, el fiador no estaba ya obligado". (Eugéne Petit, Tratado Elemental de Derecho Romano, 1958).
- (2) *Nauticum Fenus*. Es un mutuum de naturaleza especial. El dinero prestado debe ser empleado en el comercio marítimo. Está sujeto a la suerte de un transporte por mar, y llamado por esta razón *pecunia trajectitia*. El prestatario no debe nada si el navío perece con el dinero; debe devolver la cantidad si el viaje es feliz. Como compensación a este riesgo de pérdida y para alentar a los ciudadanos a arriesgar sus capitales en estas operaciones comerciales, que los peligros de la navegación hacían arriesgadas, el prestamista podía hacer pagar pingües intereses aún superiores a la tasa legal, y estos intereses eran exigibles en virtud de un simple pacto. Estas reglas especiales están, por otra parte, limitadas a la duración del viaje, es decir, al tiempo durante el cual los riesgos son a costa del prestamista". (Eugéne Petit, Tratado Elemental de Derecho Romano, 1958).

ciones próximas, de donde se desprende que si el concepto no fué ignorado, tampoco se alcanzó a crear una doctrina independiente. Se le practicó confundido con otros contratos y esa confusión obedeció a una razón fundamental: el desconocimiento de sus elementos técnicos.

Luego los antecedentes históricos del seguro, son la previsión y la asistencia mutua. En la Biblia, al relatarse la historia de Josué, inmediato sucesor de Moisés, como jefe del pueblo hebreo, se hace constar que aquel hizo almacenar una gran cantidad de grano recogido durante los años de abundancia para prevenir su escasez en los años de penuria. En la recopilación de las Leyes de Rodas, publicada en el siglo VIII, bajo el reinado del Emperador Ysauro, se legisla tal vez por primera vez sobre la avería común y el seguro mutuo. En la Grecia clásica existió primero la asociación llamada Eranoi, cuya finalidad fue el socorro de los necesitados en forma de asistencia mutua, en que se exigía a los socios pudientes su auxilio y ayuda para los socios desvalidos y, posteriormente, las asociaciones llamadas Sunedrias y Hetairias, que practicaron la mutualidad recíproca entre los ciudadanos. También los hebreos, persas y asirios, pueblos dedicados al comercio, utilizaron en su práctica sistemas de préstamos y mutualidades. Se sabe que la más temprana aplicación del seguro de incendio fue en relación con las comunidades de pueblos y distritos. Estas comunidades o comunas florecieron en Asiria hace más de 2,500 años. Los jueces, sacerdotes y magistrados eran nombrados por cada ciudad y distrito con poder suficiente para formar un fondo común contra calamidades, como el fuego y la sequía. Si los jueces comprobaban de que el fuego había sido accidental, daban poder a los magistrados para cobrar las cuotas a los miembros de la comuna, ya fuera en especie o en dinero, y si algún miembro no podía cubrir su parte correspondiente, ésta se tomaba del fondo común.

Durante el imperio romano existieron los Collegia Tenuiorum, asociaciones integradas por gente del pueblo, destinadas a resolver, mediante aportaciones comunes y periódicas, los gastos derivados de la muerte de sus asociados.

Practicado el seguro empíricamente en sus comienzos, nace en sí en las ciudades italianas del siglo XIV con el seguro marítimo: Pisa, Florencia y Génova, fueron las primeras ciudades en dictar normas legislativas. Se conocen disposiciones del Puerto de Cagliari de 1318: los Statuti de Calimala de 1322, un decreto del Dogo de Génova de 1336, los libros de comercio de Francesco de Bene y Cía., de Florencia (1318-1350) y los Quitanze Grossetana, de 22 de abril de 1329. Fueron los Lombardos quienes llevaron su práctica a Francia,

Portugal, Flandes, España e Inglaterra. La póliza inglesa más antigua que se conoce es de 1547 y está redactada en italiano.

Se sabe que los judíos practicaron el seguro contra los riesgos del fletamento o transporte terrestre desde los tiempos de Felipe Augusto (1182) y de Felipe el Largo (1321). Dicha referencia está de acuerdo con otra cita que afirma que se iniciaron a semejanza de los marítimos en el siglo XIV.

En 1666 se introduce en Londres el seguro de incendio y en París en 1717; ya para 1786, la póliza contenía en su redacción la mayoría de las cláusulas conocidas actualmente.

El seguro sobre la vida, apareció en Inglaterra en el siglo XVI con la Casualty Insurance, con el objeto de rescatar presos de los turcos, y en Italia para el embarazo, bajo la forma de un seguro temporario sobre la vida. Pronto se prohibió su práctica como operación de juego e incitación a la muerte del asegurado: lo condenaron el Guidon de la Mer, la Ordenanza Francesa de 1681 y los juristas del siglo XVIII.

El seguro contra la responsabilidad civil tiene origen en el rescaramiento del abordaje en el derecho marítimo. Los primeros contratos se celebraron en Francia a comienzos del siglo XIX (1825), con referencia a los transportes de tracción animal, pero su verdadero desarrollo fue con el seguro de accidentes en la industria, en el transporte ferroviario, en el riesgo locativo y muy especialmente por el uso del automóvil.

II.—Si como se dice que las palabras evolucionan, y con las palabras las cosas, y con las cosas las ideas que nosotros formamos, definiciones quizá acertadas en otras épocas sean hoy inaceptables porque las nociones van cambiando con el transcurso del tiempo.

Por eso es que legislaciones bastante avanzadas han sido venturosamente reservadas cuando tratan sobre la naturaleza jurídica del contrato de seguro.

"Estimamos —dice Soler Eleu— que como cuestión meramente doctrinaria bien pudo suprimirse la definición del contrato de seguro sin afectar la naturaleza del instituto, pues la doctrina científica y la doctrina judicial están lo suficientemente informadas para poder determinar, en caso dado, si existe o no contrato de seguro sin necesidad de la ayuda de una definición legal" (3).

(3) Amadeo Soler Aleu, El Nuevo Contrato de Seguro, 1970.

No obstante la crítica anterior, podemos citar las principales definiciones del contrato de seguro expuestas en la doctrina:

Antígono Donati, siguiendo los términos del artículo 1882 del Código Civil Italiano, expresa que es el negocio en que el asegurador contra el pago u obligación de una prima, se obliga a resarcir al asegurado de las consecuencias de un hecho dañoso e incierto, dentro de los límites convenidos (4).

Raymundo L. Fernández, sostiene que es el contrato por el que una de las partes se compromete mediante el pago por la otra, de una prima o cotización, a abonar a esta última o a un tercero, cierta suma en caso de ocurrir un riesgo determinado (5).

Vivante lo define, de acuerdo con la necesidad de su celebración con una empresa ó compañía aseguradora, como el contrato por el que una empresa constituida para el ejercicio de estos negocios, asume los riesgos ajenos mediante una prima fijada anticipadamente (6).

Félix Benítez de Lugo, dice que es el contrato por el que el asegurado se obliga mediante una remuneración llamada prima o cotización, a ciertas prestaciones para el caso de que se realicen ciertas eventualidades relativas a los bienes o a las personas del asegurado.

Por el contrato de seguro —dice Garrido y Comas— el asegurador se obliga mediante la percepción de una cuota o prima, a realizar la prestación convenida, al asegurado o a los beneficiarios por él designados, de producirse la eventualidad provista en el contrato relativa a la persona o a los bienes del asegurado (7).

Por último, el argentino Amadeo Soler Aleu, dice que hay contrato de seguro, cuando el asegurador se obliga, mediante una prima o cotización, a asumir un riesgo y a efectuar una prestación si ocurre el evento previsto (8).

En idénticos términos, el legislador mexicano establece que "Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato (9).

(4) Antígono Donati, *Tratado del Diritto delle Assesurazioni Privati*, 1956.

(5) Raymundo L. Fernández, *Código de Comercio Comentado de la República Argentina*, 1945.

(6) Cesare Vivante, *Tratado de Derecho Comercial*, Quinta edición.

(7) Garrido y Comas J. J., *El Contrato de Seguro*, 1954.

(8) Obra citada.

(9) Artículo 1o., *Ley Sobre el Contrato de Seguro*.

III.—Dice Halperin que el contrato de seguro, además de contener los elementos comunes a todos los contratos, contiene tres elementos específicos que le son característicos: el interés, el riesgo y la prima.

Que el interés es la relación lícita de valor económico sobre un bien y que cuando esa relación se halla amenazada por un riesgo es un interés asegurable. Que el interés asegurable constituye el objeto del contrato y que su existencia es esencial, porque legitima e impide que el contrato degenerare en una apuesta. Su desaparición o ausencia, ocasiona la nulidad del contrato por falta de uno de sus elementos esenciales.

El interés asegurable —dice Soler Aleu—, es la voluntad de querer conservar indemne un valor incorporado a una relación jurídica de contenido económico, que vincula a un sujeto con un objeto.

El alemán Ernst Bruck, citado por Halperin, es bastante preciso al escribir sobre la noción subjetiva del interés asegurable: "... la sustitución de la cosa por el interés asegurado, se funda ante todo en la noción de que no es la cosa como tal, sino que la relación con ella representa un valor, que el asegurador debe indemnizar conforme al contrato, si disminuye o se destruye a consecuencia del acaecimiento del hecho previsto en el contrato. El asegurador, como cualquier otro, no puede impedir el daño o destrucción de la cosa, pero puede compensar la disminución o destrucción del valor de la cosa. Además la cosa es una unidad objetiva; en cambio, las relaciones que la afectan son múltiples y en cada caso tienen características individuales. Si la cosa fuera el objeto del seguro, todos los seguros de la misma cosa serían entonces económicamente iguales, sin variación según el interés; la misma cosa condicionaría el mismo contenido de todos los seguros y en cambio, las distintas relaciones individuales sobre la cosa asegurada, producen seguros económicamente distintos: el distinto objeto del seguro condiciona su distinto contenido".

Este concepto doctrinario del interés asegurado, es considerado por nuestra vigente Ley Sobre el Contrato de Seguro, cuando afirma en su artículo 87: "Cuando el interés asegurado consista en que una cosa no sea destruída o deteriorada, se presumirá que el interés asegurado equivale al que tendría un propietario en la conservación de la cosa". En el mismo sentido el artículo 93 de la misma ley establece que "las partes podrán fijar en el contrato el valor estimativo de la cosa asegurada, para los efectos del resarcimiento del daño".

El riesgo entendido como la eventualidad prevista en el contrato (Halperin), o como la eventualidad que hace nacer una necesidad (Hemard), o bien como la eventualidad o probabilidad de la verificación del siniestro (Viterbo), es definido comunmente como el acontecimiento futuro e incierto de cuya realización depende el cumplimiento de la obligación del asegurador.

Consiste, según Soler Aleu, ". . . en la eventualidad de que suceda un acontecimiento futuro, incierto o de plazo indeterminado, que no depende exclusivamente de la voluntad de los sujetos. Sus elementos son posibilidad y resultado dañoso. La posibilidad implica que el acontecimiento previsto pueda o no suceder; tiene que existir esa duda con respecto a su acontecimiento. Si el evento del riesgo es fatal o si es imposible, no existe riesgo. En este aspecto, la posibilidad de su acaecimiento tiene la entidad de la condición. La obligación del asegurador de indemnizar, está subordinada al cumplimiento de una condición suspensiva que puede o no llegar a suceder".

El riesgo —dice Halperin— integra el objeto del seguro. Es necesario que exista y que reúna ciertos caracteres, so pena de nulidad del contrato por falta de objeto:

1o.—Debe existir al comienzo material del seguro.

2o.—Debe ser un hecho futuro e incierto.

3o.—No debe tratarse del riesgo resultante de operaciones ilícitas.

Así lo considera también nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro al establecer, en su artículo 45, que el contrato de seguro será nulo si en el momento de su celebración, el riesgo hubiere desaparecido o el siniestro se hubiere ya realizado.

La prima entendida comúnmente como precio del seguro, "es la remuneración que el asegurador recibe del asegurado, a cambio de la promesa consistente en el pago de una indemnización o la entrega de un capital (Hemard), o bien, es la remuneración que el asegurado debe al asegurador, como contrapartida del riesgo tomado a su cargo (Besson y Picard).

La prima, se dice también, es la contraprestación que persigue el asegurador por la asunción del riesgo; como la asunción del riesgo es la contraprestación que persigue el asegurado que paga la prima. Prima y asunción del riesgo están correlacionadas, la ausencia de una invalida a la otra y así recíprocamente (Soler Aleu).

La prima no es una carga ni un presupuesto para hacer valer

un derecho, sino más bien una obligación en concepto del derecho civil. El origen de la palabra prima, no es primo o pago anticipado, sino pretium, premium (Bruck).

La prima establecida como obligación principal del asegurado y elemento esencial del contrato de seguro, se paga generalmente por adelantado, fijándose su monto en función del riesgo asumido y la verificación probable del siniestro.

Al hablar de la prima —dice Halperin— debe establecerse la necesaria distinción entre prima neta, pura, teórica o estadística y prima bruta, comercial, cargada o de tarifa.

La prima pura o prima neta es el valor del riesgo, calculado según una hipótesis estadística y una hipótesis financiera; la estadística indica los capitales necesarios que se deberán a los asegurados según la experiencia; y la financiera, el interés obtenible por su inversión prudente; si las dos son exactas, bastarán para afrontar los siniestros.

La prima bruta, comercial, cargada o de tarifa, es la que comprende el recargo para subvenir a los gastos y beneficios de la empresa (impuestos, gastos de celebración, comisiones, costos de administración, ganancias y otras reservas).

Cobo Cayón establece las siguientes conclusiones sobre el uso práctico de la prima:

"1o.—Generalmente el asegurado no debe la prima si el riesgo no ha empezado a correr. 2o.—No la debe más si el riesgo ha cesado de correr. Obtendrá restitución de la prima correspondiente al tiempo desde el día en que el riesgo no corra más, con sus excepciones. (Idem, artículo 46, Ley Sobre el Contrato de Seguro). 3o.—El asegurado debe obtener una reducción de la prima, si el valor de las cosas aseguradas disminuye en el curso del contrato y así es solicitado (Idem, artículo 43, Ley Sobre el Contrato de Seguro). 4o.—Lo mismo si la prima ha sido fijada en razón de una causa que agrava el riesgo y esta desapareció durante la vigencia de la póliza (Idem, artículo 90, Ley Sobre el Contrato de Seguro). 5o.—Si hay agravación, además de la obligación de declarar, procederá un aumento de la franquicia o deducible a cargo del asegurado o beneficiario (Idem, artículo 52, Ley Sobre el Contrato de Seguro). 6o.—En el curso del contrato, la prima no puede ser aumentada por el asegurador, salvo por razón de técnica comercial. Si no hay riesgo, no hay prima. Si el riesgo es variable, la prima también lo es (Idem, artículo 65, Ley Sobre el Contrato de Seguro)" (10).

(10) Citado por Ma. del Carmen Escudero Pineda, "El Contrato de Seguro contra la responsabilidad Civil", tesis profesional, U.N.A.M., México, 1971.

IV.—Nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro, clasifica a los contratos de seguro en dos grandes ramas: Contratos de seguro contra los daños y contratos de seguro sobre las personas, que admiten a su vez subdivisiones:

A.—Contrato de Seguro contra los Daños. Se dice que es un típico seguro de indemnización. El riesgo implica siempre un evento perjudicial y el seguro persigue la satisfacción económica de la necesidad patrimonial creada por aquel. Este seguro previene siniestros destructores de riqueza en general, sea por pérdida total del bien representativo de la riqueza o tan sólo por la disminución de su valor.

Nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro, en su artículo 85, regula este tipo de contrato: "Todo interés económico que una persona tenga en que no se produzca un siniestro, podrá ser objeto de contrato de seguro contra los daños".

Este contrato puede ser de:

a.—Seguro contra incendio. En este seguro, la empresa aseguradora contrae la obligación de indemnizar los daños y pérdidas causados, ya sea por incendio, explosión, fulminación o accidente de naturaleza semejante (Artículo 122, Ley Sobre el Contrato de Seguro y 34, fracción V., Ley General de Instituciones de Seguro). Es condición esencial en esta clase de seguro, que el siniestro deba ser causado por el fuego y no por el calor derivado de otras causas (Artículo 123, Ley Sobre el Contrato de Seguro).

b.—Seguro Agrícola, que puede ser: a).—Seguro de provechos esperados. En este tipo de contrato, la empresa aseguradora contrae la obligación de pagar la indemnización correspondiente, por pérdida parcial o total de los provechos esperados de la tierra antes de la cosecha. Las cosechas son objeto de este seguro, con el fin de prevenir accidentes naturales o por riesgo de incendios, muy especialmente por sus distintas maneras de propagarse. Esta clase de seguro comprende también montes y plantaciones, en las que puede ser objeto del seguro tanto el valor de la plantación como la propia cosecha; b).—Seguro de ganado. El artículo 132 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, establece que en el seguro contra enfermedad o muerte de los ganados, la empresa aseguradora se obliga a indemnizar los daños que de esos hechos se deriven (Artículo 34, fracción VI., Ley General de Instituciones de Seguros).

La Ley del Seguro Integral Agrícola, en sus artículos 2o., 3o. y 24, regula estos tipos de contrato, entendiendo por seguro agrícola, aquel que tiene por objeto resarcir al agricultor de las inversiones necesarias para obtener cosecha, cuando esta se pierde total o parcialmente a consecuencia de la realización de riesgos como sequía,

helada, granizo, vientos huracanados, incendios, enfermedades y plagas, exceso de humedad e inundación, y por seguro ganadero, el que tiene por objeto resarcir al ganadero de las inversiones hechas al ganado cuando el mismo perece, pierde su función específica o se enferma. Se acostumbra en esta clase de seguro, hacer constar las condiciones de sanidad en que se hallen las cuadras o establos que guarden los ganados y las de su sistema de alimentación a fin de seleccionar los riesgos.

c.—Seguro de Transportes. Que puede ser seguro de transportes terrestres y seguro marítimo. El primero tiene por objeto el pago de indemnización por daños y perjuicios que sufran las cosas objeto de traslado. Este seguro previene los daños que puedan sufrir los bienes al trasladarse de un lugar a otro y por el medio que se emplee en su transporte. El artículo 138, de la Ley Sobre el Contrato de Seguros, previene que podrán ser objeto del contrato de seguro contra los riesgos del transporte, todos los efectos transportables por los medios propios de la locomoción terrestre (Artículo 34, fracción IV., Ley General de Instituciones de Seguro).

El seguro marítimo es regulado también por la fracción IV del artículo 34 de la Ley General de Instituciones de Seguro y por los artículos 222 a 250 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Tiene por objeto la protección del buque, de las mercancías que transporta, de los daños a terceros causados por abordaje y, en general, de todos los daños que puedan derivarse del transporte marítimo.

d.—Seguro contra la responsabilidad.—Establece el artículo 145 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que es aquel en que la empresa aseguradora, se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero, a consecuencia de un hecho que cause el daño previsto en el contrato.

e.—Seguro de automóviles.—Este seguro tiene por objeto el pago de la indemnización que corresponda por daños y pérdidas del automóvil y por daños y perjuicios causados a la propiedad ajena o a terceras personas. (Artículo 34, fracción VII, de la Ley General de Instituciones de Seguro).

f.—Seguro de crédito.—Regulado por el artículo 34, fracción VIII, de la Ley General de Instituciones de Seguro. Tiene por objeto el pago de indemnización por pérdida que sufra el asegurado a consecuencia de la insolvencia total o parcial de clientes deudores de créditos comerciales. El riesgo en este seguro, consiste en la pérdida que sufre el comercio o la industria por falta de pago de créditos pendientes, cualquiera que sea su monto y causa.

B.—Contrato de seguro sobre las personas.—Comprende en los términos del artículo 151, de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, todos los riesgos que puedan afectar a la persona del asegurado en su existencia, integridad personal, salud o vigor vital. Este contrato puede ser de:

a).—Seguro de vida. Es el que tiene como base riesgos que afectan a la persona del asegurado en su existencia (Artículo 34, fracción I., de la Ley General de Instituciones de Seguro).

b).—Seguro de accidentes y enfermedades.—Es el que tiene por objeto indemnización por lesión o incapacidad total o parcial, que afecte directamente la integridad personal, salud o vigor vital del asegurado, ocasionada por accidentes o enfermedades (Artículo 34, fracción II, de la Ley General de Instituciones de Seguro).

V.—Distinguen al contrato de seguro los siguientes caracteres jurídicos:

Consensual.—Para su existencia basta el acuerdo de voluntades entre asegurado y asegurador. La vigente Ley Sobre el Contrato de Seguro, sigue este criterio al establecer en su artículo 21 que: "El Contrato de Seguro: I.—Se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviere conocimiento de la aceptación de la oferta. II.—No puede sujetarse a la condición suspensiva de la entrega de la póliza o de cualquier otro documento en que conste la aceptación, ni tampoco a la condición de pago de la prima".

Así lo considera también la Ley General de Seguros Argentina, al establecer en su artículo 4o. que el contrato de seguro es consensual; los derechos y obligaciones recíprocos del asegurado y del asegurador empiezan desde que se ha celebrado la convención, aún antes de emitirse la póliza.

Bilateral.—Las partes que lo celebran quedan obligadas recíprocamente. Viterbo, citado por Halperin, dice que el contrato de seguro es un contrato bilateral en el que la obligación del asegurado está condicionada por un acontecimiento futuro e incierto y la obligación del asegurado —monto de póliza— está medida por las posibilidades de que esa condición se realice.

Oneroso.—Las partes que intervienen en su celebración se estipulan provechos y gravámenes recíprocos: el asegurado además de pagar la prima, está obligado a la exacta declaración del riesgo, a la denuncia de sus modificaciones y a la notificación del siniestro. El asegurador, a la emisión y entrega de la póliza y al cumplimiento

exacto de la prestación convenida. Así lo establece parcialmente nuestra Ley Sobre el Contrato de Seguro al decir en su artículo 1o. que por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato. Bruneti, al definir el contrato de seguro, cita los tres anteriores elementos como indispensables al contrato de seguro: "Es un contrato bilateral, autónomo, a título oneroso, por el que una sociedad de seguros, debidamente autorizada para el ejercicio de esa empresa, asume contra el precio de una prima, corresponder al asegurado una prestación determinada en capital o renta, para el caso de que en el futuro se realice determinado evento contemplado en el contrato".

Aleatorio. El contrato de seguro es aleatorio, porque las ventajas o las pérdidas, para ambas partes o para una de ellas, dependen de un acontecimiento generalmente futuro, incierto y extraño a la voluntad de los sujetos.

Nuestra doctrina divide a los contratos onerosos en conmutativos y aleatorios. Conmutativos, cuando los provechos y gravámenes son ciertos desde la celebración del contrato. Aleatorios, cuando las prestaciones dependen de una condición o término, de tal manera que no puede determinarse la cuantía de las prestaciones sino hasta que la condición o el término se realicen. Rojina Villegas hace una muy acertada aclaración, cuando afirma que al definirse por la doctrina, los contratos conmutativos o aleatorios, no se hace la anterior distinción, sino que se confunden sus características, al decirse que en el conmutativo se tiene la posibilidad de conocer las ganancias o las pérdidas desde que se celebra el contrato y que en el aleatorio no existe esa posibilidad, sino que ésto se sabrá cuando se realicen la condición o el término. Que autores como Planiol incurran en el error de confundir el carácter del contrato conmutativo en función de esas ganancias o pérdidas y que el error es tan trascendente, que nuestro Código Civil de 1928, no obstante esta crítica que necesariamente debieron conocer sus autores, define estos contratos en función de esas ganancias o pérdidas: Artículo 1838.—"El contrato oneroso es conmutativo, cuando las prestaciones que se deben las partes son ciertas desde que se celebra el contrato, de tal suerte que ellas pueden apreciar inmediatamente el beneficio o la pérdida que les cause éste. Es aleatorio cuando la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la ganancia o pérdida, sino hasta que ese acontecimiento se realice" (11)

(11) Rojina Villegas Rafael, Compendio de Derecho Civil, Tomo IV, México, 1971.

De adhesión.—No obstante que en tratándose de la póliza de seguro, la Suprema Corte de Justicia ha dictado ejecutoria negando a tal documento el carácter de título de crédito (12) y de que legalmente constituye el documento de prueba del contrato (13), doctrinalmente es un título de crédito impropio, que como el billete de lotería, el billete de ferrocarril, los boletos para el teatro, las fichas del guardarropa, las planillas del tranvía, etc., sirven para legitimar al que tiene derecho a una prestación; pero de ninguna manera son aptos para transferir a su poseedor ningún derecho autónomo y literal, condición imprescindible para constituir un título de crédito (14).

Así lo establece la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito en su Artículo 60., cuando afirma que las disposiciones de este capítulo —De las Diversas Clases de Títulos de Crédito—, no son aplicables a los boletos, contraseñas, fichas u otros documentos que no estén destinados a circular y sirvan exclusivamente para identificar a quien tiene derecho a exigir la prestación que en ellos se consigna.

Pero la naturaleza jurídica del contrato de seguro, es la de ser un típico contrato de adhesión en razón de que generalmente el asegurado se adhiere voluntariamente a las estipulaciones discutidas y aprobadas con anterioridad por el asegurador y la autoridad administrativa competente. Así lo establece la Ley General de Instituciones de Seguros en sus artículos 11 y 52 respectivamente:

"Art. 11.—El Gobierno Federal, por conducto de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y oyendo la opinión de la Comisión Nacional de Seguros, otorgará discrecionalmente las autorizaciones para que se constituyan y operen en materia de seguros, las sociedades que llenen los requisitos que establece la Sección Segunda de este capítulo".

"Art.52.—Las instituciones aseguradoras no podrán contratar con los asegurados, modificar o enmendar los modelos de pólizas, endosos o cláusulas especiales que les hubieren sido aprobados por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público ni testar las condiciones en ellos contenidas".

(12) Informe rendido por el Presidente de la Tercera Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación, México 1949.

(13) Artículo 19 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

(14) Vivante, Tratado de Derecho Mercantil, Tomo II.

## CAPITULO CUARTO

### LA RESPONSABILIDAD CIVIL

## CAPITULO CUARTO

### LA RESPONSABILIDAD CIVIL

I.—La responsabilidad civil. II.—La responsabilidad objetiva o riesgo creado. III.—La reparación del daño. Su aspecto Penal.

I.—La responsabilidad civil, institución que nació como consecuencia de las relaciones del hombre dentro de un sistema de derecho, es definida doctrinalmente como la "obligación de soportar la reacción que el ordenamiento jurídico vincula al hecho dañoso" (1), o como la "ejecución indirecta de la obligación que sirve para traducir la posición de aquel que no puede ser obligado a ejecutarla in natura, y que por ello es condenado al pago de daños y perjuicios" (2), o bien, como la "situación de quien habiendo violado una norma cualquiera, se ve expuesto a las consecuencias desagradables emergentes de esa violación, traducidas en medidas que la autoridad encargada de velar por la observación del precepto le impongan, providencias esas que pueden o no estar previstas" (3), es dividida legalmente en responsabilidad contractual y extracontractual culposa, por hechos propios y por hechos ajenos o de cosas y responsabilidad sin culpa, derivada de la doctrina del riesgo creado.

Los antecedentes históricos de la responsabilidad civil se pierden en los albores del derecho y . . . "ni las costumbres, ni con mucha razón la ley, se ocupan en absoluto de los perjuicios causados a los particulares, tiempos primitivos en que la libertad de cada cual no tiene más límites que la fuerza de sus semejantes. Pero la fuerza provoca la fuerza; el que recibe el golpe procura vengarse, devolver mal por mal, y es así como los primitivos concibieron la reparación del perjuicio sufrido. Poco a poco esta concepción se incorpora al dominio jurídico. Por la fuerza del hábito el talión se convierte en regla. La víctima tiene derecho de venganza, pero a medida que las relaciones sociales se complican, desaparece la fuerza primitiva del hombre y se esfuma su sentido brutal del honor; la víctima piensa que a cambio de vengarse en la persona de su adversario, le será más ventajoso resarcirse con su patrimonio; mediante una suma de dinero

(1) Eduardo Bonasi Benussi, *La Responsabilidad Civil*, Barcelona, 1958.

(2) Julien Bonnecase, *Precis de Droit Civil*, Tomo II, París, 1934.

(3) G. Marton, *Les Fondements de la Responsabilité Civile*, París, 1938.

consentirá en perdonar; es la composición, el rescate, la poena, cuyo monto se fijará por acuerdo de ambos interesados" (4).

Es el Código de Hammurabi, que rigió en Babilonia entre los años 2285 y 2242 A. de J.C., donde se hace referencia por primera vez a los conceptos de responsabilidad y restitución, cuando se dice que: "Si el ladrón no ha sido aprehendido, la persona que haya sido despojada contará ante "Dios" lo que ha perdido y la ciudad le reintegrará todo lo suyo que hubiere perdido. Si fuere una vida, la ciudad y el gobernador pagarán una mina de plata a sus gentes."

Fueron los griegos quienes usaron también por primera vez los términos daño y perjuicio, cuando afirmaban en sus demandas: "Dinarco, hijo de Sostrato, ciudadano de Corinto, reclama indemnización por la vía judicial de Proxeno, por daños y perjuicios por valor de dos talentos, dicho Proxeno ha lesionado mis intereses".

Con el advenimiento de la Ley Aquilia, que en sus primeros capítulos trató de los daños causados por la muerte de un esclavo o de una cabeza de ganado y de que en su concepto cualquier deterioro o destrucción de una cosa debía sancionarse y posteriormente con la ampliación que del concepto del *damnum* hicieron los jurisconsultos romanos, que incluía cualquier atentado material contra una cosa o una persona, se llegó al principio jurídico de que cualquier perjuicio ocasionado por una culpa dolosa debía repararse.

Después de la tipificación del concepto de responsabilidad civil, o de la declaración de que no puede existir responsabilidad civil sin estar consagrada en texto legal, aparece en Roma el complemento de la doctrina de la responsabilidad: la noción de culpa que podía ser grave o lata, que se presentaba cuando no se tomaban las más elementales precauciones, en no hacer lo que todos considerarían necesario en casos análogos y la leve, que se presentaba en dos modalidades: la leve in abstracto, según que se omitiesen los cuidados de un buen padre de familia o sean las atenciones que prestaría un hombre común y corriente, y la leve in concreto, que se causaba cuando el obligado no había puesto el mismo cuidado que habitualmente ponía en sus negocios.

Contraviniendo estos principios jurídicos, los hermanos Mazeaud expresaron que era necesario entender que la apreciación de la conducta de un individuo es esencialmente relativa y que las nociones de culpa grave o leve son puramente teóricas y que por sí mismas nada significan.

(4) Henri y León Mazeaud, Compendio del Tratado Teórico y práctico de la Responsabilidad Civil, Delictuosa y Contractual, México, 1945.

Es de observarse, que en el antiguo derecho romano no se conoció la distinción de responsabilidad delictuosa y responsabilidad contractual, y de que hoy se distinguen dos situaciones bien definidas: cuando el perjuicio causado a la víctima proviene del incumplimiento de un contrato celebrado con ella por el autor del perjuicio, se habla de responsabilidad contractual; en los demás casos, se dice que hay responsabilidad extracontractual. Para los romanos que no conocían la anterior distinción, delitos y responsabilidad eran términos sinónimos. Para comprender el estado de espíritu de los juriconsultos romanos, nada mejor que compararlo con el de las penalidades modernas: que una infracción se cometa por el incumplimiento de un contrato, o de otra forma, siempre hay delito, responsabilidad penal.

Pero lo más importante de los principios jurídicos romanos, fue su decisiva influencia en las legislaciones posteriores, que como el Código de Napoleón consideraron que todo hecho cualquiera del hombre que causa un daño a otro, obliga a aquél por cuya culpa ha ocurrido a repararlo y de que cada cual es responsable del daño que ha causado, no solamente por su hecho, sino también por su negligencia o imprudencia.

Se establecieron así, la llamada culpa delictuosa, que da lugar a la reparación y la culpa cuasi delictuosa, derivada de negligencia o imprudencia.

Este código, que habría de ser sistema de todos los códigos occidentales modernos, trató también de la responsabilidad por el hecho de otros y por el hecho de las cosas.

II.—“En el siglo XIX, por el progreso industrial y el empleo de instrumentos de locomoción, como automóviles, locomotoras, aviones y otros, que multiplicaron los daños causados a terceros, por el crecimiento de los establecimientos industriales, cuyas emanaciones o ruidos provocaban reclamo, el desarrollo relativo del seguro de responsabilidad con su efecto disolvente de la prudencia del asegurado y la invitación a las víctimas para demandar; y de una manera general la tendencia actual de los individuos a reclamar reparaciones pecuniarias por todo perjuicio sufrido, de cualquier naturaleza que sea, en una sociedad en donde la ganancia se vuelve cada vez el fin esencial de la actividad humana, todo ataque a los intereses morales de una persona provoca la reclamación de daños y perjuicios. Se han comparado más atentamente la responsabilidad contractual y la res-

ponsabilidad delictuosa, y se ha sostenido que esa pretendida dualidad era ilógica; el fundamento mismo de la responsabilidad ha sido discutido y audaces innovadores han intentado substituir la culpa por el riesgo. El hombre, sostienen, debe ser responsable, no solamente del daño que él causa por su culpa, sino también del que es consecuencia de su simple hecho; desde el momento en que ejerciendo su actividad causa un daño a otro, debe repararlo" (5).

Es así como nació al campo del derecho la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, cuyos antecedentes jurídicos según Ferry, son las teorías italianas del positivismo penal. Es el propio Ferry quien señala esa influencia cuando dice: "Hoy se esparce en Francia una teoría objetiva de la responsabilidad civil, que apoyándose en la misma idea introducida por mí en la teoría de la responsabilidad penal, o sea la de que esta responsabilidad es independiente de la culpa, confirma la razón común de la responsabilidad civil y penal. En el dominio jurídico penal, como en el dominio jurídico civil, cualquier hombre, siempre y en cada caso, determina en cada una de sus reacciones una reacción social correspondiente, siempre por consiguiente, experimenta las consecuencias naturales y sociales de sus propios actos, de los cuales es responsable, por el solo hecho de haberlos ejecutado" (6).

Pero los antecedentes históricos de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, surgieron dentro del ambiente laboral o del trabajo, cuando "en la segunda mitad del siglo XIX, se dejó sentir un fuerte movimiento social que originado en el maquinismo, alteraba las condiciones de vida existentes. Se desarrollaba la industria, se multiplicaban los accidentes de trabajo, se formulaban más reclamaciones a los patrones y aquéllos, por su calidad de débiles les era en las más de las ocasiones, imposible probar la existencia de la culpa en el patrón que lo hiciera responsable de indemnización por el daño sufrido en la persona del obrero. ¿Convenía, acaso, obligar al obrero a probar la culpa cometida por su patrón?. Ciertamente la teoría tradicional obligaba a exigir esa prueba. Pero entonces se obligaba a las víctimas de accidentes de trabajo en la imposibilidad, las más de las veces, de obtener reparación, por que los accidentes se debían por lo general, al funcionamiento mismo de las máquinas, independientemente de cualquier culpa cometida por el patrón. ¿No había en ello una injusticia? ¿No era urgente acudir en ayuda de los obreros víctimas de accidentes de trabajo? Pero entonces, hizo su aparición la teoría salvadora: puesto que la necesidad de que el obrero se encuentra de probar

(5) Mazeaud, obra citada.

(6) Mazeaud, obra citada.

la culpa cometida por el patrón es la que impide obtener indemnización, supriman la culpa y afirmen que se es responsable por el hecho de que al obrar se ocasione perjuicio, independientemente de cualquier culpa. El que finca una fuente de posibles perjuicios, debe repararlos si los riesgos se realizan. El mero hecho del perjuicio compromete la responsabilidad" (7). Esta es en síntesis la teoría del riesgo, que fundamentaron oportunamente en sus diferentes estudios Saleilles ("Los Accidentes de Trabajo y la Responsabilidad Civil", (1897), y Josserand, llamados justamente por Ripert: "síndicos de la quiebra de la culpa".

Y ello era lógico, la empresa que establece una industria, obtiene todos los beneficios derivados de la misma. Es cierto que paga a los trabajadores por su labor, pero también es cierto que los beneficios que obtiene le dejan a esa empresa utilidades mucho más amplias y superiores a sus gastos de administración y funcionamiento. De aquí resulta que la empresa obtiene un mayor beneficio de lo que paga. Se beneficia con el trabajo de los obreros y es justo que si ella creó el riesgo, aunque obre sin culpa, debe reparar los daños causados por los mecanismos que emplea para la fabricación de sus objetos.

En 1870, el legislador civil mexicano, inspirado en los principios generales del derecho romano, de la legislación napoleónica, de los códigos civiles de Cerdeña, Austria, Holanda y Portugal, tipifica la teoría de la responsabilidad civil. Son causas de responsabilidad civil, establece en su artículo 1574: "1o.—La falta de cumplimiento de un contrato; 2o.—Los actos u omisiones que están sujetos expresamente a ella por la ley".

De la redacción de este artículo, se observa claramente la distinción que del concepto de responsabilidad civil hizo el legislador civil de 1870, cuando trata de la responsabilidad civil contractual y de la responsabilidad civil extracontractual derivada de delito, como consideraron en su oportunidad los hermanos Mazeaud.

Con la expedición del Código Penal de 1871, que trató en su Libro Segundo, sobre extensión y requisitos de la responsabilidad civil, personas civilmente responsables, división de la responsabilidad civil entre los responsables, modo de hacer efectiva la responsabilidad civil y de las acciones para demandarla, se completó lo dispuesto por el Código Civil de 1870. Sobre esta dual clasificación que del concepto de responsabilidad civil hicieron estos dos códigos, la comisión redactora del Código Penal se preguntó oportunamente: "Deberá tratarse esta materia en el Código Civil o en el Penal?. Esta fue la primera cuestión que había que resolver y que se resolvió adoptando el

(7) Leonardo A. Colombo, *Culpa Aquiliana*, Buenos Aires, Argentina, 1947.

segundo extremo, de acuerdo con la comisión del Código Civil, por habernos parecido más conveniente, que en el Código Penal vayan unidas las reglas sobre responsabilidad criminal, con las de la civil, que casi siempre es una consecuencia de aquélla; porque así sabrán con más facilidad los delincuentes todo aquello a que se exponen" (8).

Con la efímera vigencia de los Códigos Civil de 1884 y Penal de 1929, que como se tiene noticia no consideraron nada novedoso sobre responsabilidad civil, se llegó a la promulgación de los Códigos Civil de 1928 y Penal de 1931, que se considera tratan más ampliamente la materia que nos ocupa. El legislador civil de 1928, también explicó en su exposición de motivos que: ". . . de gran trascendencia es la ampliación de la antigua doctrina de la culpa, inspirada en la responsabilidad individual, con la del riesgo colectivo, en la que el patrón responde de los accidentes que sufren los obreros, independientemente de toda culpa o negligencia de su parte, pues se considera el accidente como una eventualidad de la empresa, de que tienen obligación de responder los que reciben el beneficio de la misma y, por lo que atañe a los empleados públicos, se impuso al Estado la obligación subsidiaria de responder de los daños por ellos causados en el ejercicio de sus funciones. Al tratar de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos, se asentó como principio general que el que obrando ilegítimamente o contra las buenas costumbres causa daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Este principio es altamente moralizador y coloca a la víctima en mejores condiciones que las que actualmente tiene, porque impone la carga de la prueba al que causa el daño, y se aparta de la tesis clásica de que sólo es responsable del daño que causa, el que obra con culpa o con intención dolosa. La comisión estableció que el que causa un daño, aún cuando se trate de incapaces o de irresponsables, debe repararlo, pues no es justo que se sufran las consecuencias del acto de otro, solamente por que éste al obrar no incurrió en responsabilidad por falta de discernimiento. Se completó esta materia, con la disposición que establece que cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o sustancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan, o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Con el riesgo profesional, se acep-

(8) Exposición de Motivos del Código Penal de 1871.

tó definitivamente la teoría objetiva del riesgo y se dispuso que los patronos son responsables de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales con motivo o en el ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten sus obreros, y que, por tanto, los patronos deben pagar la indemnización correspondiente, independientemente de toda idea de culpa o negligencia de su parte" (9).

Se comenta que el legislador de 1928, al tratar de las obligaciones que nacen de los actos ilícitos, en el Capítulo V, Título Primero, Primera Parte, del Libro Cuarto del Código Civil, reglamenta únicamente la responsabilidad civil proveniente de causa extracontractual, descuidando reglamentar en capítulo especial, de la responsabilidad civil derivada de contrato, no obstante que se considera que la misma se deriva del capítulo relativo a la materia general de los contratos.

Siguiendo el orden establecido por el Código Civil en su Capítulo V ya mencionado, habremos de referirnos a la responsabilidad civil fundada en culpa y a la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, cuyos antecedentes legales datan del Código Civil de 1870.

La responsabilidad civil fundada en culpa, puede ser por hechos propios, por hechos ajenos y por hechos de las cosas:

1o.—La responsabilidad civil por hechos propios, puede ser: a).—Del capaz. Dispone el artículo 1910 del Código Civil, que el que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está obligado a repararlo, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima. b).—Del incapaz. El incapaz que cause daño debe repararlo, salvo que la responsabilidad recaiga en las personas de él encargadas (artículo 1911 del Código Civil). c).—De las personas morales. Las personas morales son responsables de los daños y perjuicios que causen sus representantes legales en el ejercicio de sus funciones (artículo 1918 del Código Civil). d).—Del Estado. El Estado tiene obligación de responder de los daños causados por sus funcionarios en el ejercicio de las funciones que les estén encomendadas. Esta responsabilidad es subsidiaria, y sólo podrá hacerse efectiva contra el Estado cuando el funcionario directamente responsable no tenga bienes, o los que tenga no sean suficientes para responder del daño causado (artículo 1928 del Código Civil).

2o.—La responsabilidad civil por hecho ajenos, puede ser: a).—De los que ejercen la patria potestad y de los directores de colegios y talleres: los ascendientes y tutores deben responder de los daños que causen sus descendientes o pupilos (artículos 1919, 1920 y 1921 del

(9) Exposición de Motivos del Código Civil de 1928.

Código Civil). b).—De los maestros artesanos. Los maestros artesanos son responsables de los daños y perjuicios causados por sus operarios en la ejecución de los trabajos que les encomienden (artículo 1923 del Código Civil). c).—De los patrones y dueños de establecimientos mercantiles. Los patrones y los dueños de establecimientos mercantiles, están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus obreros o dependientes en el ejercicio de sus funciones. Esta responsabilidad cesa si demuestran que en la comisión del daño no se les puede imputar ninguna culpa o negligencia (artículo 1924 del Código Civil). d).—De los jefes de casas y dueños de hoteles. Los jefes de casa y los dueños de hoteles o casas de hospedaje, están obligados a responder de los daños y perjuicios causados por sus sirvientes en el ejercicio de su encargo (artículo 1925 del Código Civil).

3o.—La responsabilidad civil por hecho de las cosas, puede ser: a).—Por el hecho de animales. El dueño de un animal pagará el daño causado por éste, si no probare alguna de estas circunstancias: I.—Que lo guardaba y vigilaba con el cuidado necesario; II.—Que el animal fue provocado; III.—Que hubo imprudencia por parte del ofendido; IV.—Que el hecho resulte de caso fortuito o fuerza mayor (artículo 1929 del Código Civil). b).—Por ruina de edificios. El propietario de un edificio es responsable de los daños que resulten por la ruina de todo o parte de él, si está sobreviene por falta de reparaciones necesarias o por vicios de construcción (artículo 1931 del Código Civil). c). Por falta de consolidaciones al excavar o construir. En un predio no pueden hacerse excavaciones o construcciones que hagan perder el sostén necesario al suelo de la propiedad vecina, a menos que se hagan las obras de consolidación indispensables para evitar todo daño a este predio (artículo 839 del Código Civil). d).—Por explosión de máquinas, de humos o gases nocivos. Igualmente, responderán los propietarios de los daños causados: I.—Por explosión de máquinas o por la inflamación de substancias explosivas; II.—Por el humo o gases que sean nocivos a las personas o a las propiedades; III.—Por la caída de árboles, cuando no sea ocasionada por fuerza mayor; IV.—Por las emanaciones de cloacas o depósitos de materias infectantes; V.—Por los depósitos de agua que humedezcan la pared del vecino o derramen sobre la propiedad de éste; VI.—Por el peso o movimiento de las máquinas, por las aglomeraciones de materias o animales nocivos a la salud o por cualquiera causa que sin derecho origine algún daño (artículo 1932 del Código Civil). e).—Por objetos que se arrojen desde las casas. Los jefes de familia que habitan una casa o parte de ella, son responsables de los daños causados por las cosas que se arrojen o cayeren de la misma (artículo 1933 del Código Civil).

Por su parte, el vigente Código Penal no establece en que consiste la responsabilidad civil proveniente de delito, sino que directamente trata en su artículo 3o. de la reparación del daño, determinando que éste comprende la restitución de la cosa obtenida por el delito, y si esto no fuere posible, por el pago del precio de la misma, así como por la indemnización del daño material y moral causado a la víctima.

El Código Civil, independientemente del concepto que de reparación del daño material establece en su artículo 1915 y de que doctrinalmente se considera debe reformarse en sus fracciones II y III, porque no satisface actualmente el interés económico y jurídico de la víctima del daño o de sus deudos, trata también de la reparación del daño moral en sus artículos 1916, 143 y 2116, considerando que independientemente de los daños y perjuicios causados, el juez puede acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito o de su familia, si aquélla muere, una indemnización equitativa, a título de reparación moral, que pagará el responsable del hecho. Esa indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo que importe la responsabilidad civil. Lo dispuesto en este artículo no se aplicará al Estado en el caso previsto en el artículo 1928 (artículo 1916 del Código Civil). Que también el que sin causa grave, a juicio del juez, rehusare cumplir su compromiso de matrimonio o difiera indefinidamente su cumplimiento, pagará los gastos que la otra parte hubiere hecho con motivo del matrimonio proyectado. En la misma responsabilidad incurrirá el prometido que diere motivo grave para el rompimiento de los esponsales. También pagará el prometido que sin causa grave falte a su compromiso una indemnización a título de reparación moral, cuando por la duración del noviazgo, la intimidad establecida entre los prometidos, la publicidad de las relaciones, la proximidad del matrimonio u otras causas semejantes, el rompimiento de los esponsales causa un grave daño a la reputación del prometido inocente. La indemnización será prudentemente fijada en cada caso por el juez, teniendo en cuenta los recursos del prometido culpable y la gravedad del perjuicio causado al inocente (artículo 143 del Código Civil). Al fijar el valor y el deterioro de una cosa, no se atenderá al precio estimativo o de afección, a no ser que se pruebe que el responsable destruyó o deterioró la cosa con el objeto de lastimar la afección del dueño; el aumento que por estas causas se haga, no podrá exceder de una tercera parte del valor común de la cosa.

Por último, la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, la tomó el legislador civil de 1928, del Código Civil de 1870, mismo que en su artículo 1595 estableció: "También habrá lugar a la responsabilidad por los daños que causen los establecimientos industriales, ya

en razón del peso y movimiento de las máquinas, ya en razón de las exhalaciones deletéreas". De la redacción de este artículo en que se aprecia una idea del riesgo creado, se llega a la vigencia de la Constitución de 1917, en donde se reconoce la responsabilidad civil, sin culpa, para los patrones, respecto a los accidentes de trabajo, al determinar en su artículo 123, fracción XIV: "Los empresarios serán responsables de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de los trabajadores, sufridas con motivo o en ejercicio de la profesión o trabajo que ejecuten."

Inspirado en esta disposición, el legislador civil de 1928, adoptó el principio que establece en su artículo 1913: "Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias, peligrosos por si mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligado a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia de la víctima."

Un año después de que se promulgó este código, la Ley Federal del Trabajo estableció la responsabilidad objetiva en su artículo 291, mismo concepto que fué acogido por la vigente ley en su artículo 473 al establecer: "Riesgos de trabajo son los accidentes y enfermedades a que están expuestos los trabajadores en ejercicio o con motivo del trabajo."

**CAPITULO QUINTO**

**PAGO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL**

**EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS**

## CAPITULO QUINTO

### PAGO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL AUTOTRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS

La tesis "Seguro del Pago de la Responsabilidad Civil en el Auto-transporte Público de Pasajeros", trata de fundamentar la necesaria adición, en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, de un capítulo especial que regule el seguro del pasajero en los transportes urbanos. En materia federal, la urgente reforma del artículo 5o. del Reglamento del Artículo 134 (ahora 127) de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Seguro del Viajero), y de una manera general, el establecimiento de una Ley del Seguro por Responsabilidad Civil.

La anterior preocupación, se deriva de la falta absoluta en el vigente Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, de un capítulo especial que trate del seguro del usuario del servicio público de transporte de pasajeros ya que únicamente en su artículo 53, al enumerar los requisitos que se deberán satisfacer para obtener licencia de chofer, establece en su fracción XI: "Constituir el interesado un depósito ante la Tesorería del Distrito Federal por la cantidad de \$ 500.00 —QUINIENTOS PESOS, 00/100, M.N.—, que servirá para responder de cualquier daño o perjuicio que causare con el manejo de vehículos, independientemente de las demás responsabilidades que pudieran hacerse efectivas al interesado, de acuerdo con las leyes en vigor".

Si el artículo 48 del mismo Reglamento, clasifica a los conductores de vehículos en automovilistas, motoristas, motociclistas, ciclistas y choferes, se considera que la fracción XI del artículo 53 hace una injusta distinción, al obligar únicamente a los choferes a constituir fianza por la exigua cantidad de quinientos pesos, depósito que generalmente nunca se hace efectivo a la víctima del daño o del perjuicio, tal vez por el monto que representa actualmente tal cantidad o porque el Reglamento no especifica el procedimiento de pago de la misma.

En el Distrito Federal, y como una disposición especial del servicio urbano del transporte de personas, existe vigente el Decreto de 29 de diciembre de 1951, que declara servicio público la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, mismo que en su artículo 4o., fracción VIII, establece como requisito indispensable al otorgamiento de permisos para la ex-

plotación de ese servicio: "Otorgar fianza de institución legalmente autorizada, por la cantidad de \$ 200.00 —DOSCIENTOS PESOS, 00/100, M.N.—, a favor del Departamento del Distrito Federal, para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso, entre las que debe incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito y transportes, o del incumplimiento de las obligaciones fijadas en el permiso y los relativos a proporcionar el transporte en condiciones adecuadas de continuidad, regularidad, seguridad, comodidad e higiene".

De la redacción de este artículo se observa, que la exigua fianza que debe satisfacer el solicitante del permiso, es en favor de la Tesorería del Distrito Federal y de que su otorgamiento es para asegurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas del permiso, entre las que deben incluirse el pago de las responsabilidades provenientes de la inobservancia de los reglamentos vigentes en materia de tránsito, de donde se colige que el permisionario queda o puede quedar sancionado dos veces por la misma infracción: por el Reglamento de Tránsito y por el propio Decreto.

La crítica más severa que puede hacerse a este Decreto, es que se considera debe declararse inconstitucional, porque no satisface jurídicamente, los principios establecidos en la doctrina y en la jurisprudencia de lo que se entiende por servicio público.

En el Distrito Federal existe también vigente, el Reglamento para el Transporte de Carga, de 30 de diciembre de 1950, que tampoco establece seguro por responsabilidad civil.

En materia federal, el Reglamento del Artículo 134 (ahora 127) de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Seguro del Viajero), al referirse en su Capítulo II a los riesgos que cubre el seguro y a las indemnizaciones que se conceden, dice: "El monto de la indemnización del seguro del viajero contra accidentes, que deberá pagarse a los pasajeros, es la cantidad de \$ 5,000.00 —CINCO MIL PESOS, 00/100, M.N.—, que se considerará como SUMA PRINCIPAL".

Se colige como consecuencia, que en la actualidad resulta exiguo el monto total de la indemnización a que tiene derecho la víctima del daño con motivo del uso de transportes terrestres de concesión federal.

Deberá reformarse en su oportunidad este capítulo, para que al menos se considere la misma cantidad que por concepto de indemnización a las víctimas del daño causado con motivo del transporte aéreo establecen los artículos 342 y 343 de la vigente Ley de Vías Generales de Comunicación, que asciende a la cantidad \$ 50,000.00 —CIN-

CUENTA MIL PESOS, 00/100, M.N.—, en tratándose de muerte o invalidez total permanente.

Por otra parte, existe el Capítulo IV del Título Segundo de la Ley sobre el Contrato de Seguros, aplicable en materia federal, que se refiere concretamente al seguro del transporte de carga por carreteras federales.

Se considera que la Ley sobre el Contrato de Seguros y la creación de su Reglamento, podrían ser las disposiciones legales que reglamentaran el seguro del transporte por responsabilidad civil en vías generales de comunicación.

La tesis "Seguro del pago de la Responsabilidad Civil en el Auto-transporte Público de Pasajeros" plantea en síntesis, la anarquía que existe en nuestra legislación respecto al seguro del pasajero en los transportes públicos, urbano y federal, y de una manera general hace notar la necesidad de una Ley del Seguro por Responsabilidad Civil, que se tiene noticia se encuentra vigente en algunos Estados de la Unión Americana, como Massachusetts, Nueva York y Carolina del Norte, (1), que entre otras ventajas evitaría los múltiples juicios que por concepto de reparación del daño se entablan diariamente ante los tribunales federales.

(1) "Seguros Generales, Principios y Práctica", Robert Riegel y Jerome S. Miller, Traducción española de la cuarta edición en inglés por Leonor de Paiz, 1968.

## CONCLUSIONES

## CONCLUSIONES

- Primera.— De la exposición de esta tesis se desprende la necesaria adición al Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, de un capítulo especial que trate del seguro del usuario del servicio público de transporte de pasajeros, que garantice el pago del daño causado a la víctima de responsabilidad civil.
- Segunda.— Declarar inconstitucional el decreto de 29 de diciembre de 1951, que establece como servicio público, la actividad que consiste en el transporte de pasajeros en automóviles de alquiler, sin itinerario fijo, porque se considera no satisface jurídicamente los principios establecidos en la doctrina y en la jurisprudencia, de lo que se entiende por servicio público, o en su caso, adicionar la fracción VIII de su artículo 4o., estableciendo el pago del seguro por responsabilidad civil.
- Tercera.— Deberá reformarse el Capítulo II del Reglamento del artículo 134 (ahora 127), de la Ley de Vías Generales de Comunicación (Seguro del Viajero), en lo referente a los "riesgos que cubre el seguro y a las indemnizaciones que se conceden", para que al menos se considere la misma cantidad que por concepto de indemnización a las víctimas del daño causado con motivo del transporte aéreo, establecen los artículos 342 y 343 de la Ley de Vías Generales de Comunicación.
- Cuarta.— Se propone finalmente, la creación de la Ley del Seguro por Responsabilidad Civil, que se tiene noticia existe vigente en algunos estados de la Unión Americana, que vendría a resolver la anarquía existente en nuestra legislación, respecto al seguro del pasajero en los transportes públicos, tanto urbano como federal.

## BIBLIOGRAFIA

## BIBLIOGRAFIA

- Alvarez Gendín, Sabino.**—MANUAL DE DERECHO ADMINISTRATIVO ESPAÑOL; Gráficas "Condal", Barcelona, 1954.
- Bridges, J. K.**—HISTORIA DE LAS COMUNICACIONES TERRESTRES; Salvat Editores de México, S. A., 1967.
- Cervantes Ahumada, Raúl.**—TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO; Séptima Edición, Editorial Herrero, S. A., México, 1972.
- Cortés, Hernán.**—CARTAS Y DOCUMENTOS; Editorial Porrúa, México, 1963.
- Díaz del Castillo, Bernal.**—HISTORIA VERDADERA DE LA CONQUISTA DE LA NUEVA ESPAÑA; Tomo I, Sexta Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1968.
- Della Croce, Roberto Horacio.**—LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE DESINTERESADO; Impresores "El Gráfico", Buenos Aires, Argentina, 1966.
- De Pina Vara, Rafael.**—DERECHO MERCANTIL MEXICANO; Quinta Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1972.
- Fraga, Gabino.**—DERECHO ADMINISTRATIVO; Editorial Porrúa, S. A., México, 1960.
- Guerra Cepeda, Roberto.**—ECONOMIA POLITICA CONTEMPORANEA; talleres "Artes Gráficas Independencia", México, 1967.
- Gutiérrez y González, Ernesto.**—DERECHO DE LAS OBLIGACIONES; Cuarta Edición, Editorial José M. Cajica Jr., S. A., Puebla, Pue., 1971.
- Hours y Baus, Pedro.**—TRATADO DE LOS SEGUROS DE TRANSPORTES; Editorial Gustavo Gili, S. A., Barcelona, 1945.
- Halperín, Isaac.**—LECCIONES DE SEGUROS; Ediciones "Depalma", Buenos Aires, Argentina, 1971.
- Halperín, Isaac.**—SEGUROS; Ediciones "Depalma", Buenos Aires, Argentina, 1970.
- Moto Salazar, Efraín.**—ELEMENTOS DE DERECHO; Décimasexta Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1972.
- Peniche López, Edgardo.**—INTRODUCCION AL DERECHO Y LECCIONES DE DERECHO CIVIL; Séptima Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1969.
- Rivera Cambas, Manuel.**—MEXICO PINTORESCO, ARTISTICO Y MONUMENTAL; Editoria Nacional, S. de R. L., México, 1967.

- Riegel, Robert y Miller, Jerome.**—SEGUROS GENERALES, PRINCIPIOS Y PRACTICA; Traducción de la cuarta edición en inglés al español por Leonor de Paiz, Compañía Editorial Continental, S. A., México, 1965.
- Rojina Villegas, Rafael.**—COMPENDIO DE DERECHO CIVIL; Tomo IV, Contratos, Quinta Edición, Editorial Porrúa, S. A., México, 1971.
- Serra Rojas, Andrés.**—DERECHO ADMINISTRATIVO; Segunda Edición, Librería de Manuel Porrúa, S. A. México, 1961.
- Soler Aleu, Amadeo.**—EL NUEVO CONTRATO DE SEGURO; Editorial Astrea de Rodolfo Depalma y Hnos., Buenos Aires, Argentina, 1970.
- Varangot, Carlos J.**—TRATADO DE TRANSPORTES; Librería y Casa Editora de Emilio Perrot, Buenos Aires, Argentina, 1952.

## LEGISLACION.

## LEGISLACION

- CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES, EN MATERIA COMUN, Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL, de 30 de agosto de 1928.
- CODIGO DE COMERCIO, de 15 de septiembre de 1889.
- CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO Y TERRITORIOS FEDERALES, de 13 de agosto de 1931.
- LEY QUE FIJA LAS BASES GENERALES A QUE HABRAN DE SUJETARSE EL TRANSITO Y LOS TRANSPORTES EN EL DISTRITO FEDERAL, de 31 de diciembre de 1941.
- LEY DE LA UNION DE PERMISIONARIOS DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN CAMIONES Y AUTOBUSES EN EL DISTRITO FEDERAL, de 29 de diciembre de 1958.
- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, de 30 de diciembre de 1939.
- LEY ORGANICA DEL DEPARTAMENTO DEL DISTRITO FEDERAL, de 29 de diciembre de 1970.
- LEY DEL SEGURO INTEGRAL AGRICOLA, de 29 de diciembre de 1961.
- LEY GENERAL DE TITULOS Y OPERACIONES DE CREDITO, de 26 de agosto de 1932.
- LEY FEDERAL DEL TRABAJO, de 18 de agosto de 1931.
- LEY FEDERAL DEL TRABAJO, de 1o. de julio de 1970.
- LEY GENERAL DE INSTITUCIONES DE SEGUROS, de 26 de agosto de 1935.
- LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO, de 26 de agosto de 1935.
- REGLAMENTO DEL ARTICULO 134 (ahora 127), DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION (Seguro del Viajero), de 3 de marzo de 1933.
- REGLAMENTO DE TRANSITO EN LOS CAMINOS NACIONALES Y EN LOS PARTICULARES DE CONCESION FEDERAL, de 21 de diciembre de 1932.
- REGLAMENTO DEL CAPITULO DE EXPLOTACION DE CAMINOS DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, de 13 de julio de 1949.
- REGLAMENTO DEL ARTICULO 124 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION, de 18 de abril de 1951.

REGLAMENTO PARA LAS LINEAS DE CAMIONES DEL DISTRITO FEDERAL, EXPEDICION DE PERMISOS DE RUTAS Y EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVAS LINEAS, de 10 de noviembre de 1929.

REGLAMENTO PARA EL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS EN EL DISTRITO FEDERAL, de 23 de marzo de 1942.

DECRETO QUE DECLARA SERVICIO PUBLICO LA ACTIVIDAD QUE CONSISTE EN EL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN AUTOMOVILES DE ALQUILER SIN ITINERARIO FIJO, de 29 de diciembre de 1951.

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