

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

**LA RESPONSABILIDAD CIVIL
DEL
PORTEADOR DE PERSONAS
Y EL
SEGURO OBLIGATORIO**

Tesis Profesional

**Justo Fernández del Valle
y
Rincón Gallardo**

México, D. F.

1950



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

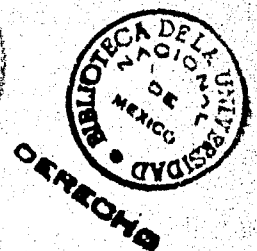
DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A. M. D. G.

365-50



**LA RESPONSABILIDAD CIVIL
DEL
PORTEADOR DE PERSONAS
Y EL
SEGURO OBLIGATORIO**

**Justo Fernández del Valle
y
Rincón Gallardo**

A mi madre;

La Sra. Doña Concepción Rincón Gallardo de Fernández del Valle, para quien no tengo palabras con qué expresarle mi cariño y agradecimiento.

A la memoria de mi padre;

El Sr. Don Justo Fernández del Valle y Castilla Portugal, con todo respeto.

A la memoria de mi abuelo;

El Excmo. Sr: Don Carlos Rincón Gallardo, Duque de Regla, Marqués de Guadalupe, modelo de caballero cristiano, a quien trataré de tener presente en todos los actos de mi vida.

A mi abuela;

La Excma. Sra. Doña Concepción Cortina de Rincón Gallardo. Duquesa de Regla, Marquesa de Guadalupe, con todo mi cariño.

A mis queridos primos;

Manuel y Lourdes Barrón y Rincón Gallardo, a quienes considero como hermanos.

A mis maestros de la Facultad.
Con todo respeto y agradecimiento.

Al Reverendo Padre;
Don Benjamín Pérez del Valle S. J.
Con todo respeto y gratitud.

Al Sr: Don Luis Lozano y demás profesores
del Colegio Cristóbal Colón.
A quienes siempre recordaré con cariño.

A mis amigos y compañeros
Con toda sinceridad.

PROLOGO

LA IMPORTANCIA práctica, que tiene y seguirán teniendo los transportes en la vida de los pueblos, y el papel fundamental que dentro de los mismos desempeña el transporte aéreo, que al acortar de una manera increíble las distancias entre los diferentes continentes, proporciona medios efectivos para poner más en contacto a las diferentes naciones de la tierra, fué sin duda una de las razones que me indujeron a tratar el tema de "LA RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR DE PERSONAS Y EL SEGURO OBLIGATORIO", en esta tesis que presento a la consideración de los señores Jurados, que me harán favor de examinarme, y a quienes pido disculpen mis errores, producto de mi poca experiencia en las disciplinas jurídicas, de este trabajo para el que me prestaron valiosa cooperación en su elaboración, los señores: LIC. DON ANTONIO ARMENDARIZ CARDENAS, DON LUIS RUIZ RUEDA, Y DON JULIAN BERNAL MOLINA, a quienes hago patente en estas líneas mi agradecimiento con todo respeto y admiración dedicándoles este trabajo.

SUMARIO:

CAPITULO PRIMERO: LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

I.—Su concepto; sus elementos constitutivos:

- 1) La culpa. Sus elementos: (a) violación del deber y (b) imputabilidad.
- 2) El daño. Fenómeno y hecho jurídico. Su objeto.
- 3) Relación de causalidad entre culpa y daño.

II.—Resarcimiento del daño.

III.—Responsabilidad objetiva —su noción— su evolución.

CAPITULO SEGUNDO: RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR DE PERSONAS.

I.—El contrato de transporte de personas. Obligaciones y deberes del porteador. La seguridad en el transporte.

II.—Responsabilidad civil del porteador.

- 1) Derivada del contrato, independientemente del medio de transporte.
- 2) Influencia del medio de transporte en la responsabilidad civil. El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.
- 3) La ley sobre aeronáutica civil de 1930. El artículo 127 de la ley de Vías Generales de Comunicación.
- 4) El Capítulo XIII del libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Garantías de la obligación del resarcimiento del daño; cauciones y seguro.

CAPITULO TERCERO: GARANTIAS DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: CAUCIONES Y SEGUROS.

I.—Sistemas de garantía de la responsabilidad del porteador. El depósito. El seguro: su eficacia plena.

II.—Influencia del Seguro en la extensión de la responsabilidad objetiva.

CAPITULO CUARTO: EL SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL:

I.—Su noción.

II.—Su clasificación dentro de los contratos de seguros.

III.—Su disciplina en la Ley sobre el Contrato de seguro. Influencia del Proyecto Massa. Lineamientos generales.

- 1) En qué consiste el siniestro en el seguro de responsabilidad civil.
- 2) Acción directa del tercero dañado, contra el asegurador.
- 3) Acción del asegurado (responsable) contra el asegurador.

CAPITULO QUINTO: EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR DE PERSONAS EN MEXICO.

I.—El Artículo 134 de la ley de Vías Generales de Comunicación de 1932. El seguro del viajero.

II.—El Artículo 127 de la ley de Vías Generales de Comunicación. El seguro como garantía.

III.—El seguro de la responsabilidad civil del porteador aéreo de personas, según las reformas de la ley de Vías Generales de Comunicación (de 1950) que distingue el transporte aéreo de todos los demás.

- 1) Responsabilidad por daños a pasajeros.
- 2) Responsabilidad por daños a terceros.
- 3) Responsabilidad por daños a carga y equipaje facturado.
- 4) Ventajas del seguro sobre la prenda de dinero como garantía.

CAPITULO SEXTO: EL SEGURO AEREO.

I.—El Derecho Aéreo como rama autónoma.

II.—El Seguro Aéreo.

- 1) Su noción e importancia.
- 2) Objeto del seguro aeronáutico.
- 3) Especies de seguros aéreos.
- 4) Doctrina extranjera. Convenciones internacionales acerca de la responsabilidad de los porteadores aéreos.
- 5) Los consorcios o pools aéreos.

CONCLUSIONES:

CAPITULO PRIMERO

LA RESPONSABILIDAD CIVIL

SUMARIO. I.—Su concepto; sus elementos constitutivos, (a) violación del deber y (b) imputabilidad. 2) El daño; Fenómeno y hecho jurídico. Su objeto. 3) Relación de causalidad entre culpa y daño. II.—Resarcimiento del daño. III.—Responsabilidad objetiva; su noción, su evolución.

I.—SU CONCEPTO: SUS ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.

AUNQUE es una palabra que siempre se ha usado mucho y más aún en la actualidad, su definición no es tan sencilla debido más que a nada a los pocos antecedentes que existen en el derecho.

No se le encuentra en la obra de DOMAT, y POTHIER sólo la emplea excepcionalmente.

Los filósofos del siglo XVIII tomaron la expresión de Inglaterra; se le encuentra en NECKER.

En el lenguaje moderno se habla tanto de responsabilidad contractual, delictuosa y cuasi-delictuosa.

Hay quienes opinan que la expresión responsabilidad debe reservarse para el dominio de los delitos y cuasi-delitos, y que en materia de contratos debe emplearse solamente el término garantía. Las diferencias entre ambas no son fundamentales ni afectan los principios básicos.

Empezaremos por dar una definición general:

Es la capacidad existente en todo sujeto activo de derecho, de conocer y aceptar las consecuencias que haya producido su acto inteligente y libre; y agregaremos, es la capacidad abstracta de responder.

JOSSERAND dice: es responsable todo aquél que deba responder de algo; aún la víctima que imposibilitada para volver su acción contra un tercero, soporta ella misma el perjuicio porque entonces la víctima es responsable de su propio acto.

SAVATIER da la siguiente definición:

Es la obligación que puede incumbir a una persona de reparar el daño causado a otra por su falta, o por la falta de personas o de cosas dependientes de ella.

HENRI y LEON MAZEAUD son más explícitos y señalan como responsable aquél que responde.

GEORGE RIPERT fundamenta la responsabilidad en el orden moral; la idea de reparación es de las ideas morales más antiguas de la humanidad.

Aunque lo que nos interesa para el fin de este trabajo es el concepto de la responsabilidad civil, no por esto habremos de decir aunque sean dos palabras de la responsabilidad moral, y de la responsabilidad penal.

La moral implica responsabilidad subjetiva ante Dios, o ante la conciencia de una acción u omisión y presupone el obrar de mala fe.

Importa exclusivamente al agente del hecho y solamente a él causa perjuicio; ningún otro sufrirá las consecuencias.

Es por esto que escapa del dominio del derecho por su carácter subjetivo e individual.

Responsabilidad penal.

Cuando una persona ha violado las normas de orden público que la sociedad impone como condiciones necesarias para la convivencia humana, se hace acreedora a una pena.

Sólo la persona humana es responsable penalmente.

La responsabilidad penal es consecuencia del delito; es decir de la infracción a las normas penales.

La responsabilidad civil consiste en la obligación que tiene una persona de indemnizar a otra u otras los daños y perjuicios que se le han causado.

Por lo anterior señalaremos estos elementos:

- a) Un daño,
- b) Un perjuicio,
- c) Una persona que sufre,
- d) Una víctima.

En el conflicto que surge entre el autor y la víctima, radica el problema de responsabilidades.

La diferencia entre la responsabilidad penal y la civil, estriba en que en la primera el perjuicio es social y en la segunda es privado.

La primera exige la investigación de la culpabilidad del agente.

Hay actos en que se encuentran comprendidas ambas responsabilidades.

Ambas responsabilidades pueden existir independientemente la una de la otra: no todos los hechos que la ley penal reprime por contrarios al orden social, perjudican a alguna o algunas personas determinadas.

El artículo 1910 del Código Civil mexicano dice:

La responsabilidad civil resulta cuando una persona, obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres, causa daño a otro, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima, y supone necesariamente, que entre dichas personas no ha existido ninguna obligación contractual preexistente.

Pasaremos a continuación a hablar de los elementos de que se compone la responsabilidad civil, que son a saber:

- 1) La culpa
- 2) El daño
- 3) Relación de causalidad entre culpa y daño.

1) *La culpa.*

Antes de citar algunas definiciones de la misma o de hablar de sus elementos, nos remontaremos a la clasificación que establece el Derecho Romano, atendiendo al proceder de los hombres en los negocios:

Culpa leve en abstracto.

Culpa leve en concreto.

Culpa levísima.

Tratándose de actos ilícitos habrá que tener una diligencia excepcional.

La culpa supone la obligación de prever y actuar diligentemente; según los romanos como un buen padre de familia, para impedir la realización de la eventualidad dañosa.

Al derecho industrial debemos la elaboración, adopción y perfeccionamiento del sistema.

(Alemania como quien dice lo adoptó en el siglo XIX).

La culpa evolucionó lentamente en el derecho; puede presentarse como acto voluntario, hecho negligente o imprudente, cuasi-delito civil.

Por lo general, para definir la culpa, se la descompone en dos elementos:

a) *Illicitud*.

b) *Imputabilidad*: (el que no ejecute la obligación que ha asumido en un contrato, no se conduce como debería hacerlo, comete una falta; de aquí que se le considere como un hecho ilícito imputable a su autor).

Para comprometer la responsabilidad se necesita primero una culpa; segundo que esa culpa sea imputable a su autor.

Esto demuestra claramente que la noción de imputabilidad no puede servir para definir la culpa propiamente dicha.

Diversos jurisconsultos de diferentes criterios han definido la culpa.

DEMOGUE decía: dos condiciones según la jurisprudencia parecen indispensables; la una objetiva y la otra subjetiva; un atentado contra el derecho y el hecho de haber advertido que se atentaba contra el derecho ajeno.

SAVATIER: La culpa es la violación de un deber que el agente podía conocer y observar, de donde concluye en la existencia de los elementos; un deber violado y la imputabilidad, la cual consiste en la posibilidad para el agente de conocer el deber que viola.

PLANIOL: Culpa es el incumplimiento de una obligación preexistente; y repetitivamente, hay culpa y sólo hay culpa, cuando alguien sujeto a una obligación, no cumple esa obligación.

Hace una clasificación de las obligaciones en cuatro categorías:

a) Abstenerse de cualquier violencia para con las personas o con las cosas.

b) Abstenerse de cualquier fraude, es decir, de cualquier acto encaminado a engañar a otro.

c) Abstenerse de cualquier acto que exija cierta fuerza o habilidad, cuando éstas no se poseen en grado requerido.

d) Ejercer suficiente vigilancia sobre las cosas peligrosas que poseemos.

No indica cómo puede distinguirse el acto culpable del no culpable; sólo trata de rotular actos cuyo carácter culpable nadie discute.

EMMANUEL LEVY: Culpa es la confianza legítima engañada.

Los demás son responsables para con nosotros en la medida en que necesitamos confiar en ellos para obrar; y en la medida en que para obrar necesitamos confiar en nosotros mismos, somos responsables para con los demás.

En busca de una definición exacta nos preguntamos ¿cuándo puede afirmarse que el autor del perjuicio no ha obrado como debería?

En esta pregunta tan sencilla podríamos decir estriba todo; resolver este problema es definir la culpa, porque equivale a establecer un criterio que permite distinguir el hecho culpable del hecho no culpable.

Para esto podríamos valernos también de la distinción entre las dos grandes categorías de culpas; delictuosas, y cuasi-delictuosas, distinguiéndose fundamentalmente la una de la otra, en que en la primera sí existe intención de perjudicar, no así en la segunda; ésta o sea la cuasi-delictuosa es un error de conducta que no hubiera podido cometer una persona advertida colocada en las mismas circunstancias externas que el autor del perjuicio.

Suelen ser factores de esta última culpa, refiriéndonos a la cuasi-delictuosa, la imprudencia y la negligencia.

Otros prefieren denominarlas culpa dolosa y culpa no dolosa; diferenciándose por la intención de perjudicar que existe en la primera y no en la segunda.

El artículo 2025 del Código Civil de 1928 dice: hay culpa o negligencia cuando el obligado ejecuta actos contrarios a la

conservación de la cosa o deja de ejecutar los que son necesarios para ella.

El artículo 1447 del Código de 1884 dice:

La calificación de la culpa o negligencia queda al prudente arbitrio del juez, según las circunstancias del hecho, del contrato y de las personas.

La reparación civil no se mide por la gravedad de la culpa.

El análisis del vínculo de causalidad obliga por tanto cuando una de las dos culpas es intencional, a considerarla como la causa única del perjuicio, y en consecuencia a condenar totalmente, o por el contrario, absolver totalmente al demandado.

Hay casos en que una de las culpas es consecuencia de la otra; si el acto de la víctima es la verdadera causa de la culpa del demandado, absorbe ésta y el demandado tiene que ser absuelto totalmente.

Si la culpa de la víctima no es sino consecuencia de la del demandado, esta circunstancia quita a la culpa del perjudicado el carácter de causa del perjuicio.

Puede acontecer y acontece, que la culpa de la víctima y la del demandado han desempeñado un papel igual, puesto que ambas han sido causa de la totalidad del perjuicio, el cual deberá distribuirse proporcionalmente entre los adversarios.

Los hermanos HENRI y LEON MAZEAUD, en su obra sobre la responsabilidad civil, dan la siguiente definición de la culpa:

“Es un error de conducta que no habría sido cometido por una persona advertida, colocada en las mismas circunstancias externas del autor del daño”.

Ya en un sentido más amplio la culpa es una facultad de voluntad, en virtud de la cual una persona puede ser responsable (imputabilidad) del acto antijurídico cometido por ella misma.

Teoría clásica de la culpa.

El fundamento asignado a la responsabilidad por GEORGE RIFERT es moral.

Todo acto de una persona que injustamente viola el derecho de otra es ilícito y le obliga a soportar las consecuencias del mismo.

La responsabilidad delictuosa, extracontractual tiene por fundamento la idea de la culpa.

La responsabilidad del agente motivador del daño está en relación directa y proporcional al grado de imputación; a la relación jurídica entre el autor del daño y la víctima.

HEMARD: El problema de la responsabilidad civil no es más que la atribución de una pérdida, de un daño; es necesario justificar la atribución de la pérdida.

Explica este autor que existen dos fundamentos y dos sistemas; la culpa en el agente y el hecho motivado como fundamentos de atribución.

La culpa es el incumplimiento de una obligación preexistente, y la ley obliga a la reparación cuando ese incumplimiento ha causado un daño a un tercero.

Esta teoría de la culpa, necesariamente implica imputabilidad en el autor del daño.

Los elementos de la responsabilidad dentro de esta teoría son:

1.—Culpa } Imputabilidad
 } Culpabilidad

2.—Existencia del daño o del perjuicio y

3.—Relación de causalidad entre el hecho producido y el daño causado.

La existencia de la culpa requiere la lesión de un derecho y el conocimiento del resultado dañoso producido por la actividad humana; reunidas ambas condiciones existirá la responsabilidad civil de acuerdo con la escuela clásica.

Para SALEILLES la culpa no es más que un hecho generador de daños.

2) *El daño, fenómeno y hecho jurídico.—Su objeto.*

Principiaremos antes de hacer alguna otra referencia, dando una definición de lo que debemos entender por daño y diremos:

Se entiende por éste, la pérdida o menoscabo que el contratante haya sufrido en su patrimonio, por la falta de cumplimiento de la obligación.

La definición anterior la encontramos consignada en el artículo 1464 del Código de 1884.

La definición que da nuestro código actual, es decir el de 1928 podríamos decir que es idéntica ya que dice:

Daño es la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación.

Perjuicio dice el mismo Código en su artículo 2109, y el Código de 1884 en su artículo 1465, es la privación de cualquier ganancia lícita, que debiera haberse obtenido en el cumplimiento de la obligación.

Por lo arriba expuesto, se da uno cuenta de que en ambos ordenamientos aunque de muy diferente época, existe el mismo criterio, para definir lo que debemos entender por daño y por perjuicio.

Entre ambos conceptos deberá mediar necesariamente la tan traída y llevada relación de causalidad, y los artículos 1886 y 2110 de los Códigos de 1884 y 1928, respectivamente dicen a la letra:

Los daños y perjuicios deben de ser consecuencia inmediata y directa de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.

Pluralidad de causas.

Generalmente un perjuicio no tiene por causa un solo acontecimiento, una sola actividad.

Al lado del acto imputable el demandado se encuentran hechos provenientes ya de terceras personas o de la propia víctima, ya de acontecimientos de fuerza mayor.

¿Cómo efectuar la distribución de la responsabilidad?

La teoría de la equivalencia de condiciones o de la condición *sine qua non*, ha sido sustentada por el jurisconsulto VON BURI:

Si el demandado no hubiere obrado ¿se habría producido el perjuicio?

Si de no haber intervenido, el perjuicio no se hubiera realizado, tal intervención es la causa del perjuicio, y el demandado debe repararlo.

Todos los acontecimientos que concurren a la realización de un perjuicio son sus causas; desde el punto de vista de la responsabilidad son equivalentes.

Teoría de la causalidad adecuada (VON KRIES):

Deben considerarse como causas de un perjuicio los acontecimientos que normalmente deben producirlo.

Se requiere como debe suponerse que la relación entre el acontecimiento y el perjuicio sea adecuada, y no meramente fortuita.

En esta última teoría, denominada de la causalidad adecuada, es difícil señalar en un acto cuáles son sus consecuencias normales, y cuáles sus fortuitas.

Caben estas preguntas:

¿Puede el demandado invocar la existencia de causas extrañas para conseguir una exoneración parcial?

¿Cómo afirmar que determinado hecho ha sido en la mitad o en la tercera parte la causa de un perjuicio?

El perjuicio se causa en su totalidad y no fragmentariamente.

Cuando existe culpa de determinada persona ésta estará obligada a reparar la totalidad del perjuicio.

Es posible encontrar casos en que puede existir una segunda culpa; el autor de la culpa condenado a reparar la totalidad del perjuicio podrá demandar al autor de la segunda culpa, ya que sin ésta no habría habido perjuicio ni condena por consiguiente.

Tendrán entonces que compartir la responsabilidad los autores de las dos culpas, salvo insolvencia de aquel contra quien ejercite el recurso.

El hecho de la víctima.

En gran número de casos la víctima participa en la realización del perjuicio que la afecta.

El hecho de la víctima no es la única causa extraña que exonera al demandado.

También lo es la fuerza mayor, pero ésta generalmente es muy difícil de demostrar, y tratándose de la responsabilidad delictuosa por hechos de las aeronaves, el demandado únicamente puede exonerarse demostrando la culpa de la víctima.

Suele acontecer y a menudo acontece que se confundan los hechos de tercero con la fuerza mayor.

Carácter del hecho de la víctima.

El hecho de la víctima, no puede tenerse en cuenta sino a condición de que tenga un vínculo de causalidad con el perjuicio.

Es indispensable, para que el hecho de la víctima influya en la responsabilidad, que no sea imputable al demandado; es decir, que éste no lo haya provocado.

Cuando el hecho de la víctima es causa única del perjuicio, debe siempre exonerarse al demandado, podría éste invocar la falta del vínculo de causalidad entre su propio hecho y el perjuicio.

Para reclamar la exoneración total o parcial, el demandado no puede evidentemente alegar sino la culpa de la víctima.

El porteador no puede reclamar al viajero cualquier hecho; no puede invocar sino la culpa de la víctima.

El derecho francés no acepta salvo casos excepcionales una responsabilidad sin culpa.

Los parientes de una persona fallecida a consecuencia de un accidente, pueden demandar reparación a título de herederos, el perjuicio que entonces invocan es el sufrido por el difunto; demandan en nombre del causante, y todo debe acontecer como si el propio difunto demandara.

El perjuicio no tiene sino una sola causa.

Si la causa única es el hecho de la víctima, el demandado deberá ser exonerado totalmente.

Para rechazar la acción que se intenta contra él, se demostrará que no ha tenido que ver en la realización del perjuicio.

A la inversa, si la víctima demuestra que la culpa del demandado es la única causa del perjuicio, y que su propia intervención, la de la víctima, no tiene relación de causalidad con el perjuicio, el demandado debe ser condenado a reparación total.

Trataremos ahora del caso fortuito y de la fuerza mayor para que un poco más adelante nos ocupemos de las diferentes clases de perjuicios, y veamos en qué consiste cada uno, así como sus diferencias.

Caso fortuito es el acontecimiento natural que ocasiona un perjuicio.

En cambio la *fuerza mayor* es un acontecimiento no natural, que proviene de una persona distinta de aquella sobre la cual la víctima pretende descargar la responsabilidad del perjuicio.

Otros se atienen a la importancia del acontecimiento; los

más importantes serían causa de fuerza mayor; los menos de casos fortuitos.

Además la fuerza mayor revela la sujeción en que se ha visto colocado el demandado, sometido a una fuerza irresistible.

El carácter del acontecimiento en el caso fortuito se singulariza por ser imprevisible.

La no imputabilidad debe pues considerarse como el único requisito de la fuerza mayor.

Hay quienes prefieren definir la fuerza mayor diciendo: es un acontecimiento que la vigilancia y la industria humana no pueden impedir.

La prueba de la fuerza mayor puede exonerar totalmente al deudor y al demandado delictuoso presunto responsable.

“Cuando el hecho se pudo prever no existe el caso fortuito o la fuerza mayor”.

Perjuicio indirecto

La responsabilidad cesa desde que ya no se demuestre que, sin la culpa no se habría realizado el perjuicio de que se queja la víctima.

El autor de la culpa inicial no responde de la cadena de perjuicios, sino de aquellos que son consecuencia cierta, necesaria de su acto.

No sólo el primer perjuicio debe repararse; el segundo, el tercero, el cuarto pueden comprometer la responsabilidad del autor de la culpa inicial, siempre que tengan un vínculo cierto de causalidad con esa culpa.

Perjuicio directo o lo que es lo mismo consecuencia inmediata de la culpa.

Los tribunales condenan siempre que se demuestre que el perjuicio, aún remoto, es resultado de la culpa, y detienen la responsabilidad allí donde llega a faltar esa certidumbre.

En la responsabilidad contractual hay que demostrar que el perjuicio sufrido, proviene del incumplimiento del contrato.

La víctima tiene a su cargo una triple prueba: empezaremos porque tiene que demostrar el perjuicio sufrido, la culpa come-

tida por el demandado, y el vínculo de causalidad entre la culpa y el perjuicio.

La prueba de la culpa contractual requiere como es manifiesto; primero la prueba de la culpa misma, es decir el incumplimiento y segundo la prueba del contrato.

Perjuicios por contragolpe

Sucede con alguna frecuencia, que cuando hay varias víctimas el perjuicio sufrido por unas, no es sino consecuencia del perjuicio experimentado por las otras.

La incapacidad ocasionada a un padre de familia, es también causa del perjuicio que sufre el hijo reducido a la miseria, o del perjuicio moral que puede sufrir la esposa.

La mujer y el hijo del dañado son tan víctimas como éste, y cuando persiguen al responsable, es la reparación de sus propios perjuicios lo que demandan, y no la reparación del daño causado a la víctima del accidente.

Si no sufrieran personalmente perjuicio no tendrían acción personal de responsabilidad; sólo el accidentado podría reclamar.

Perjuicio material

Quienes sufren esta clase de perjuicios, pueden demandar en su propio nombre.

Parientes o no parientes, tienen derecho a la reparación del perjuicio material, que sin duda representa para cada uno de ellos, el resultado del perjuicio sufrido por la víctima inicial, con la sola condición de demostrar la realidad del perjuicio, la legitimidad del interés lesionado que invocan, y la relación directa de causalidad entre la culpa y el perjuicio que experimenten.

Cada uno de los interesados demanda la reparación de sus propios perjuicios: sus acciones son distintas de las que corresponden a la víctima inicial, o a los herederos de ésta.

Perjuicio moral

El que invoca el perjuicio causado a un tercero para justifi-

car su propia acción, tiene que demostrar que ese perjuicio lo perjudica a él personalmente.

El artículo 1916 de nuestro Código Civil vigente nos indica cuando a título de reparación moral, se indemniza a la víctima, y su texto es el siguiente:

“Independientemente de los daños y perjuicios, el Juez puede acordar, en favor de la víctima de un hecho ilícito, o de su familia, si aquélla muere, una indemnización equitativa, a título de reparación moral que pagará el responsable del hecho.

Esa indemnización no podrá exceder de la tercera parte de lo que importe la responsabilidad civil”.

BAUDRY LACANTINERIE dice:

No cabe la averiguación para diferenciar la falta delictuosa de la contractual; desde el punto de vista filosófico consisten una y otra, en un hecho ilícito.

3) *Relación de causalidad entre culpa y daño*

El vínculo de causalidad, tercer elemento constitutivo de la responsabilidad civil, y del que nos ocuparemos ahora, después de haber presentado algunas ideas relacionadas con los dos primeros elementos de dicha responsabilidad, y que son respectivamente la culpa y el daño.

No basta para comprometer la responsabilidad civil, que el demandante haya experimentado un perjuicio y que el demandado haya cometido una culpa.

Se requiere una tercera y última condición, la existencia de un vínculo de causalidad entre la culpa y el perjuicio; es preciso que el perjuicio experimentado sea consecuencia de la culpa cometida.

El autor de una culpa no tiene que reparar sino los perjuicios que sean consecuencia de esa culpa.

En materia de responsabilidad delictuosa, tratándose de la responsabilidad personal el artículo 1382 del Código Civil francés exige que la culpa sea la causa del perjuicio.

En materia de responsabilidad contractual el artículo 1147 del Código Civil francés exonera al deudor cuando el perjuicio que ocasiona al acreedor, consistente en el incumplimiento de

la obligación proviene de una causa extraña que no puede imputársele.

Cuando el perjuicio no puede atribuirse al demandado, éste último forzosamente tiene que ser exonerado.

Es preciso definir lo que debe constituir la causa del perjuicio y en este aspecto difieren los partidarios del riesgo de los de la culpa.

Los que exigen una culpa para comprometer la responsabilidad civil, relacionan evidentemente el perjuicio con la culpa; exigen que ésta sea la causa del perjuicio.

En cambio los partidarios del riesgo, al negar la necesidad de la culpa, se ven obligados a buscar otra cosa a la cual puedan atribuir el perjuicio, y declaran que éste tiene que provenir de un hecho culpable o no del demandado; en lugar de exigir el vínculo de causalidad entre la culpa y el perjuicio, lo exigen entre el hecho y el perjuicio.

Son hipótesis excepcionales en las que el autor de un hecho no culpable está sujeto a reparación.

Debe pues existir un vínculo de causalidad entre la culpa cometida por el demandado, y el perjuicio sufrido por el demandante o en casos excepcionales de responsabilidad sin culpa, entre el hecho del demandado y el perjuicio.

Es necesario que nos hagamos esta pregunta: ¿cuándo puede afirmarse que un hecho culpable o no es causa del perjuicio?

Reflexionando veremos que un hecho no es a menudo, la única causa de un perjuicio; a su lado han intervenido muchos otros que también han sido en parte causa del perjuicio.

Por otra parte un hecho no produce inmediatamente todas sus consecuencias: a menudo causa un primer perjuicio, éste un segundo y así sucesivamente.

Hay autores alemanes que opinan de esta manera:

Para saber si una persona es o no responsable, no hay para qué averiguar si ha cometido o no alguna culpa; basta preguntarse si la intervención de dicha persona es o no la causa del perjuicio, lo cual equivale simplemente a volver a la teoría del riesgo.

Distinción entre la culpa y el vínculo de causalidad

El vínculo de causalidad constituye un elemento de la responsabilidad civil completamente distinto de la culpa.

Que puede haber vínculo de causalidad sin culpa, es indudable.

A menudo una persona causa un perjuicio sin que su actividad sea culpable.

En tales casos la falta de culpa, no la falta de causalidad, es la que impide comprometer la responsabilidad.

Puede así mismo haber culpa sin vínculo de causalidad.

El autor de la culpa prevé a menudo en mayor o menor grado, según los casos, las consecuencias perjudiciales de su culpa; cuando el autor acepta esas consecuencias su culpa es particularmente grave, delictuosa o dolosa.

Puede haber culpa, aunque el autor del hecho no haya percibido el vínculo de causalidad.

La investigación de la culpa tiene por único resultado determinar si hay o no responsabilidad; cuando el acto no es culpable, no puede comprometerse la responsabilidad de su autor.

La gravedad de la culpa no tiene porqué influir en la cuantía de la indemnización.

El que por culpa suya causa un perjuicio, tiene que repararlo íntegramente.

Sin embargo indirectamente, el vínculo de causalidad influye a veces en la fijación del monto de la reparación; el autor de una culpa condenado a repararla íntegramente, posee en efecto recursos contra los autores de las demás culpas, de tal suerte que en esta forma se impone una partición de la responsabilidad.

*Causa extraña; hecho de la víctima; fuerza mayor
o caso fortuito; hecho de un tercero*

Falta el vínculo de causalidad cuando el perjuicio es resultado de una causa extraña, y por ésta, debemos entender, un acontecimiento ajeno al demandado.

Puede ser obra de la víctima; a menudo acontece que quien pide reparación es la causa misma del perjuicio de que se queja.

Puede tratarse de un acontecimiento que a nadie pueda imputarse y el perjuicio proviene entonces de fuerza mayor o de caso fortuito.

Finalmente, puede el perjuicio ser obra de un tercero, es decir, de una persona que no es el demandado ni la víctima.

Hay casos en que el demandante está exento de probar la culpa, y la ley designa al responsable; padres, guardián de la casa, deudor.

El interés del estudio de la causa extraña dimana de dos razones; presunciones de responsabilidad, y pluralidad de causas de un perjuicio.

Presunciones de responsabilidad

Induce con frecuencia a la víctima a demandar a personas absolutamente ajenas al perjuicio; éstas tratarán más bien de demostrar que falta otro de los elementos consecutivos de la responsabilidad: la culpa.

En los casos de responsabilidad contractual provenientes de la violación de una obligación determinada, responsabilidad delictuosa por hechos de las cosas, no basta que el deudor demuestre la falta de culpa; la ley los obliga a situarse en el terreno de la causalidad, a demostrar la causa extraña.

El demandante tiene que establecer la existencia del vínculo de causalidad, como tiene que establecer la del perjuicio y la de la culpa.

En muchos casos, la víctima por el hecho de demostrar la culpa, prueba el vínculo de causalidad; cuando la culpa demostrada consiste en haber querido o previsto el perjuicio que efectivamente se ha realizado; cuando la víctima establece la culpa, la relación de causalidad ni siquiera se discute.

Siempre que la ley establezca en favor de la víctima una presunción de responsabilidad, esa presunción comprende el vínculo de causalidad; el demandante no tiene que probar que el perjuicio de que se queja fué causado por el demandado.

Los artículos 1866 y 2110 de los Códigos de 1884 y 1928 respectivamente señalan la relación de causalidad al decir; los daños y perjuicios deben de ser consecuencia inmediata y directa

de la falta de cumplimiento de la obligación, ya sea que se hayan causado o que necesariamente deban causarse.

II.— RESARCIMIENTO DEL DAÑO.

El autor de la culpa es responsable del perjuicio, y como consecuencia deberá desarcir los daños ocasionados.

Por sus efectos se distingue la responsabilidad civil de la penal, en que en esta última existen dos obligaciones: una de reparación y otra de expiación.

El autor de una culpa civil perjudicial no puede ser condenado a una pena; no debe otra cosa que la reparación del perjuicio.

Una pena sólo puede aplicarse al autor de una culpa penal. ¿Cómo debe el responsable reparar el perjuicio causado?

No hay dificultad y se facilita mucho el trámite, cuando el responsable y la víctima se ponen de acuerdo en este punto.

Cuando no hay acuerdo la víctima se ve entonces obligada a recurrir al cumplimiento forzoso, y no le queda otro camino que el demandar al responsable ante los tribunales.

La acción de responsabilidad es personal; además es mueble, ya que tiene por objeto obligar al responsable a reponer las cosas en el estado en que se encontraban, caso en el cual su objeto es una obligación de hacer —y las obligaciones de hacer son muebles— o de pagar daños y perjuicios que también son muebles.

“Donde no hay interés no hay acción”

Por consiguiente la acción de responsabilidad sólo puede corresponder a las personas que sufran el perjuicio causado por la culpa, pero corresponde a todas las personas lesionadas.

El demandante es por tanto la persona lesionada.

El autor de la culpa sólo debe reparar el perjuicio causado.

Sólo la víctima tiene derecho de demandar, pero no puede solicitar condenación sino en su exclusivo provecho.

Si alguna incapacidad o el desistimiento impiden a la víctima comparecer por sí misma ante la justicia, su representante legal debe ejercitar la acción de responsabilidad.

La demora de un conductor en entregar las mercancías transportadas, por cuanto puede perjudicar tanto al remitente como al destinatario, proporciona tanto al uno como al otro una acción por daños y perjuicios.

Las distintas víctimas pueden juntar sus acciones en una sola instancia dirigida contra el responsable; el juez tiene que reconocer a cada uno de los demandantes una indemnización individual.

Naturaleza delictuosa de la acción

Poco importa que la culpa del responsable para con la víctima inicial sea delictuosa o contractual.

Cuando muere o es herido un viajero en el curso del viaje, se encuentra contraactualmente comprometida la responsabilidad del porteador para con la víctima o sus herederos.

Lo cual no obsta para que los parientes de la víctima reclamen del transportador la reparación del perjuicio material o moral que ellos pretenden experimentar personalmente.

Los parientes no son partes en el contrato del transporte, pero no por ello dejan de tener el derecho de demandar en el terreno delictuoso, apoyando la acción en una culpa delictuosa cometida por el transportador.

Cualquier persona que se perjudique a consecuencia de algún perjuicio causado a otro, puede demandar al autor de la culpa perjudicial, sin necesidad de averiguar, si esa culpa es delictuosa o contractual respecto de la víctima inicial.

La acción es delictuosa o cuasidelictuosa cuando el perjuicio sufrido por la persona jurídica no proviene de la violación de un contrato celebrado entre la persona jurídica y el autor de la culpa.

La acción es contractual cuando el perjuicio que sufre la persona jurídica tiene origen en la violación de un contrato celebrado entre el responsable y la persona jurídica.

Regla general

La acción de responsabilidad que pertenece a la víctima pue-

de pasar a sus causahabientes, puede ejercitarse por sus herederos o sus cesionarios.

Transmisibilidad de la acción a los cesionarios

El crédito proveniente del perjuicio material causado a la víctima por un atentado contra la persona física, es ciertamente cedible y la acción pasa de la víctima al cesionario.

El crédito proveniente de un perjuicio moral, es por el contrario exclusivamente personal, y sólo la víctima o sus herederos continuadores de la persona de la víctima pueden hacerlo efectivo.

La deuda de reparación pasa del autor de la culpa a sus herederos, y demás causahabientes universales o a título universal.

A los herederos de la víctima de un accidente de transporte les conviene grandemente demandar personalmente cuando la muerte del causante es consecuencia imprevisible del accidente, porque al demandar la reparación de su propio perjuicio, se sitúan fuera del contrato.

Si por el contrario, demandan en su calidad de herederos de la víctima, la reparación del perjuicio experimentado por el causante penetra al dominio contractual.

Convenciones de responsabilidad

El autor de la culpa tiene que reparar el perjuicio que haya causado.

El autor de la culpa ha podido exonerarse total o parcialmente de la responsabilidad que pudiera haberle; o bien habrá estipulado que la futura víctima soporte total o parcialmente el perjuicio sin pedir reparación; o haber convenido que un tercero se encargue de la reparación que él pueda llegar a deber.

Son éstos los dos tipos de convenciones de responsabilidad; por una parte, cláusula de no responsabilidad, o de responsabilidad atenuada entre el futuro responsable y la víctima eventual; por otra parte, contrato de seguro de responsabilidad estipulado entre el futuro responsable y el asegurador.

Los artículos 1472 y 2117 de los Códigos de 1884 y 1928, respectivamente dicen:

La responsabilidad civil puede ser regulada por convenio de las partes, salvo aquellos casos en que la ley disponga otra cosa.

Si la prestación consistiere en el pago de cierta cantidad de dinero, los daños y perjuicios que resulten de la falta de cumplimiento no podrán exceder del interés legal, salvo convenio en contrario.

Esta regulación es lo que se llama cláusula penal o pena convencional.

La pena convencional sustituye a la indemnización de los daños y perjuicios, según PLANIOL.

El artículo 1846 de nuestro Código Civil vigente dice: el acreedor puede exigir el cumplimiento de la obligación o el pago de la pena, pero no ambos; a menos que aparezca haberse estipulado la pena por el simple retardo en el cumplimiento de la obligación, o porque ésta no se presta de la manera convenida.

RESPONSABILIDAD OBJETIVA —SU NOCION— SU EVOLUCION.

Se puede decir que diversos factores intervinieron en su formación; entre otros y para citar algunos, la transformación de las condiciones de vida, el maquinismo, la gran industria, el número y la frecuencia de accidentes.

El Derecho Romano no conoció esta teoría, cuyo cimiento podemos encontrarlo en DEMOGUE.

Los fundamentos u orígenes de esta teoría pueden reducirse a los siguientes, según algunos autores:

a) Influencia de la filosofía y de las doctrinas materialistas, que no veían en el derecho más que una relación de patrimonio con exclusión de las personas.

b) Influencia del positivismo a través de la escuela italiana en materia de derecho penal, esforzándose por eliminar la idea de culpa en materia de delitos y asimilando la responsabilidad civil a la penal.

La teoría del riesgo creado, llamada también de la responsabilidad objetiva, consiste en sostener que la persona es responsable del daño que ocasionen sus actos, aun cuando no sea culpable; es responsable del daño que causen sus actos aunque los

haya ejecutado con la previsión necesaria y con la prudencia debida, y sin posibilidad alguna de prever el resultado dañoso.

Esta teoría elimina el elemento básico de la teoría clásica: *la culpa*.

Hay autores que niegan la culpa como elemento de responsabilidad; otros tratan de suplirla con otros elementos.

Los primeros dicen: todo hecho, culpable o no, que causa un daño, obliga a su autor a repararlo.

El criterio del acto anormal sustentado por los segundos, no es sino la reversión al criterio de la culpa, pues investigar si hubo anormalidad en la actuación, es indagar la culpa que tenemos descartada en esta teoría.

La teoría del riesgo contiene una parte negativa, que es la negación de la culpa o falta, y otra parte positiva: la introducción de elementos moderadores de la misma teoría que vienen a sustituir a la culpa.

FERRI trata de suprimir el concepto de culpa, del campo del derecho civil, dejándolo al derecho penal.

El fin de la pena es la defensa social.

En un acto productor de daños, lo que tendrá que investigarse; no es si su autor ha cometido o no una falta, sino el interés social que exige su reparación.

RIPERT defensor de la teoría objetiva reconoció la necesidad de volver a la culpa.

PLANIOL critica la nueva doctrina, pero JOSSEMAND, DEMOGUE y SAVATIER son de los impulsores de la responsabilidad civil sin culpa; aunque el criterio de este último no es muy definido, tratándose de este tema, según se desprende de la exposición que hace en su obra titulada: "*Du droit civil au droit public a travers les personnes, les biens, et la responsabilité civile*".

COLIN y CAPITANT se expresan de la siguiente manera respecto de este tema que se ha prestado, y seguirá siendo materia de tantas discusiones.

La tesis del riesgo creado no corresponde a nuestra vida social, pues ello significaría limitar la actividad del hombre; es injusto hacer responsable a una persona cuando toma todas las precauciones para evitar el daño, y éste se causa sin existir imprudencia o negligencia y en general sin culpa.

Admitir una tesis general de la responsabilidad objetiva, es tanto como terminar con la actividad del hombre.

Conduce a la supresión absoluta de la iniciativa privada; es contraria a la equidad e interés social.

Para algunas personas la responsabilidad objetiva debe existir, para casos excepcionales de riesgo extraordinario.

Parece que el criterio del legislador mexicano, según el texto del artículo 1914 del Código Civil vigente, fué semejante, por lo que dice el propio artículo:

“Cuando sin empleo de mecanismos, instrumentos, y, a que se refiere el artículo anterior, y sin culpa o negligencia de ninguna de las partes se producen daños, cada una de ellas los soportará sin derecho e indemnización”.

Nuestra legislación en sus diferentes períodos descansa; en materia de responsabilidad civil, en la teoría clásica de la culpa, en sus aspectos contractual y extracontractual.

PLANIOL contrario a la responsabilidad objetiva dice: al suprimir la apreciación de las culpas en las relaciones humanas se destruirá toda justicia.

Teoría mixta

Como su mismo nombre lo indica, contiene ideas de las teorías arriba expuestas.

Admite la necesidad de la culpa, para determinados casos, y pretende que la responsabilidad proviene ya sea de la culpa o del riesgo creado, examinando en cada ocasión el caso en particular; desechamos esta teoría, por no adelantar en nada el concepto.

CAPITULO SEGUNDO:

RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR DE PERSONAS

SUMARIO. I.—El contrato de transporte de personas. Obligaciones y deberes del porteador. La seguridad en el transporte. II.—Responsabilidad civil del porteador. 1) Derivada del contrato, independientemente del medio de transporte. 2) Influencia del medio de transporte en la responsabilidad civil. El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales. 3) La ley sobre aeronáutica civil de 1930. El artículo 127 de la ley de Vías Generales de Comunicación. 4) El Capítulo XIII del libro IV de la ley de Vías Generales de Comunicación. Garantías de la obligación del resarcimiento del daño; cauciones y seguro.

I.—EL CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS —OBLIGACIONES Y DEBERES DEL PORTEADOR— LA SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE.

SERA conveniente antes de entrar a analizar, el contrato de transporte de personas, las obligaciones y deberes del porteador, &, presentar algunas definiciones sobre éste.

Han sido varios los países, que han dado a conocer a la luz pública sus definiciones, y aquí sólo citaremos algunas de ellas.

Porteador.—Este término dicen algunos, se refiere al propietario, arrendatario o conductor individual o colectivo de un medio de transporte, destinado al transporte de personas y mercancías.

Otros en cambio se expresan de otra manera al decir que: *porteador es una persona natural o jurídica que realiza el transporte mediante remuneración.*

El elemento remuneración, ha sido objeto de constantes y acaloradas discusiones; la mayor parte de las legislaciones reconocen que la responsabilidad debe de ser mayor en los contratos de remuneración que en los contratos gratuitos.

Análisis jurisprudencial de la responsabilidad del transportante gratuito.

La jurisprudencia se ha negado a ver, en el transporte gratuito un contrato.

A sus ojos la responsabilidad del transportador gratuito, sería pues susceptible de delincuencia.

Declara que la persona gratuitamente transportada debe ser considerada como habiendo aceptado los riesgos inherentes al transporte.

La aceptación de riesgos, una vez que estos fueron consentidos por la persona transportada gratuitamente, no pueden ser invocados por los terceros, particularmente en lo que concierne a las consecuencias de una colisión en la cual ha participado.

La aceptación de riesgos supone una emisión de voluntad suficientemente consciente y libre.

La legislación francesa dice: el autor del servicio gratuito no debe jamás responder más que de sus faltas graves.

Se debe reconocer que la extensión de su responsabilidad es aminorada a las intenciones naturales de las partes.

El transporte de personas y la obligación de seguridad.

El transporte de personas es el único contrato del cual se ha hecho derivar una obligación de seguridad.

El porteador está obligado a comprometerse a conducir al viajero sano y salvo; de faltar a esta obligación es presuntamente culpable a menos que pruebe que el accidente se debió a falta del viajero, de un tercero o a un caso de fuerza mayor.

El porteador no solamente es responsable ante la persona transportada, sino también hacia sus parientes, hasta el grado en que cesa la obligación alimenticia.

Debe de eximirse de responsabilidad al porteador, cuando ha observado la diligencia de un buen padre de familia.

El porteador no será responsable si adopta todas las medidas razonables para evitar el daño.

Sobre el porteador también repercute la conducta dolosa o falta grave de sus empleados o agentes.

La responsabilidad que para el transportador se desprende de la obligación contractual de seguridad no puede descartarse mediante una cláusula de no responsabilidad.

Cualquier menoscabo corporal que sufra el viajero a consecuencia de alguna culpa del transportador exige reparación.

El principio debe aplicarse cualquiera que sea el sistema de transporte, y cualquiera que sea el hecho generador de la responsabilidad contractual.

Se puede afirmar sin temor a equivocarnos, que una de las fundamentales obligaciones que tiene el porteador, es la obligación de la seguridad.

Un contrato en virtud del cual un transportador pudiera validamente entregar un cadáver dejaría de ser un contrato de transporte de personas.

La obligación de seguridad es por tanto inherente al contrato de transporte de personas y la convención que la descarte queda herida de nulidad.

En el Capítulo III del anteproyecto de convenio sobre la responsabilidad del porteador en los transportes internacionales, encontramos una disposición que a la letra dice:

Toda cláusula que tienda a exonerar al porteador de su responsabilidad o a establecer un límite inferior al fijado en el convenio, es nula e ineficaz, pero la nulidad de esta cláusula, no comporta la nulidad del contrato, que quedará sometido a las disposiciones del convenio.

II.— RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR.

1) *Derivada del contrato, independientemente del medio de transporte.*

ESTA MATERIA se encuentra reglamentada en nuestro Código Civil en los artículos del 2646 al 2665, que no creemos sea necesario transcribir por la índole de este trabajo, pero sin embargo haremos un pequeño resumen del contenido de los artículos antes mencionados.

Rige el transporte de personas y cosas, siempre y cuando no se trate de un contrato de naturaleza mercantil.

Los portadores responden del daño causado a las personas, a las cosas &, a no ser que se pruebe tanto tratándose de las personas o de las cosas, la intervención de la fuerza mayor o del caso fortuito, que no le puede ser imputado.

La fuerza mayor y el caso fortuito exoneran también de responsabilidad al porteador, tratándose de retardo en el viaje.

La responsabilidad de los portadores se hace extensiva para los casos de omisiones o equivocaciones en la remisión de efectos; en cambio se encuentra salvada cuando las cosas no se entregan a ellos, sino a sus cocheros, marineros o dependientes que no estén autorizados para recibirlos.

Por lo que se refiere a prescripción las acciones que nacen del transporte sea en pro o en contra de los portadores, no duran más de seis meses, después de concluido el viaje.

El contrato de transporte desde el punto de vista mercantil que es el que fundamentalmente nos interesa, se encuentra reglamentado en el Código de Comercio.

Por esto transcribimos una fracción del art. 75 que a la letra dice:

Art. 75.—La Ley reputa actos de comercio:

VIII.—Las empresas de transportes de personas o cosas, por tierra, o por agua, y las empresas de turismo.

Pasamos a continuación a referirnos a otras disposiciones contenidas en el mismo ordenamiento, y que consideramos de interés para nuestro estudio:

Art. 576.—El contrato de transporte por vías terrestres o fluviales de todo género se reputará mercantil:

I.—Cuando tenga por objeto mercaderías o cualquiera efectos del comercio.

II.—Cuando siendo cualquiera su objeto, sea comerciante el porteador o se dedique habitualmente a verificar transportes para el público.

Art. 577.—El porteador, salvo pacto en contrario, puede estipular con otros la conducción de las mercancías.

En ese caso conservará tal carácter respecto de la persona

con que haya contratado primero, y tomará el de cargador con relación a la segunda.

El último porteador tendrá la obligación de entregar la carga al consignatario.

Art. 579.—El contrato de transporte se rescindirá de hecho antes de emprender el viaje o durante su curso, si sobreviniere algún suceso de fuerza mayor que impida verificarlo o continuarlo, como declaración de guerra, prohibición de comercio, intercepción de caminos u otros acontecimientos análogos.

Art. 580.—En los casos previstos en el artículo anterior cada uno de los interesados perderá los gastos que hubiere hecho si el viaje no se ha verificado, y si está en curso, el porteador tendrá derecho a que se le pague del porte la parte proporcional respectiva al camino recorrido y la obligación de presentar las mercancías para su depósito a la autoridad judicial del punto en que ya no le sea posible continuarlo, comprobando, y recabando la constancia relativa de hallarse en el estado consignado en la carta de porte, de cuyo hecho dará conocimiento oportuno el cargador, a cuya disposición deben quedar.

Art. 586.—Las cartas de porte o billetes, en los casos de transporte de viajeros por ferrocarriles u otras empresas sujetas a tarifas, podrán ser diferentes, unos para las personas y otros para los equipajes; pero todos contendrán la indicación del porteador, la fecha de la expedición, los puntos de salida y llegada, el precio, y en lo tocante a los equipajes, el número y pesos de los bultos, con las demás indicaciones que se crean necesarias para su fácil identificación.

Art. 600.—Los empresarios de transporte están obligados:

I.—A publicar en el periódico oficial del estado, distrito o territorios, y circular sus reglamentos, fijándolos en los parajes públicos, en la parte más visible de sus oficinas y en cada uno de los vehículos destinados a la conducción, poniendo los artículos relativos al reverso de los conocimientos de carga.

II.—A dar a los pasajeros billetes de asiento, y a los cargadores la carta de porte a que se refiere el art. 581.

III.—A emprender y concluir el viaje en los días y horas señalados en los anuncios, aunque no estén tomados todos los

asientos y falten efectos para completar la cantidad de carga, que sea posible conducir, llevando ésta el día fijado en el contrato.

IV.—A entregar la carga en los puntos convenidos, tan luego como llegue a su destino, al que presente el conocimiento respectivo siempre que cumpla con las obligaciones que contenga, y a depositarlo en sus almacenes mientras que no haya quien se presente a recibirla; así como a devolver a los pasajeros, en los momentos de terminar el viaje, los sacos de noche o maletas que al tiempo de partir dan los conductores, si éstos tuvieren el deber de su vigilancia.

2) *Influencia del medio de transporte en la responsabilidad civil.*—El artículo 1913 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

ACTUALMENTE debido a la enorme importancia que tienen los transportes en todos los países del mundo, y al auge que están tomando algunos de ellos, se debe la gran influencia que tiene el medio de transporte en la responsabilidad civil.

El artículo 1913 está inspirado como muchos otros de nuestro código en las legislaciones de Suiza y de Alemania.

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 sus 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 el estado la obligación subsidiaria de responder de los daños por ellos causados en el ejercicio de sus funciones.

El artículo 1913 de nuestro Código Civil vigente, consagra con algunas limitaciones la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado.

“Cuando una persona hace uso de mecanismo, instrumentos, aparatos, o substancias peligrosas por sí mismas, por la velocidad que desarrollan, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan, o por otras

causas análogas, está obligada a responder del daño que cause, aunque no obre ilícitamente, a no ser que demuestre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

Este artículo es nuevo y consagra la tesis de DEMOGUE referente a los riesgos excepcionales extraordinarios.

Al elaborar el proyecto del Código de 1928, la Comisión solo tuvo en cuenta la teoría del riesgo creado pero enfocada a la materia de trabajo.

El artículo 1913 se refiere a responsabilidad por actos lícitos; sin embargo y equivocadamente en mi opinión, está colocado dentro del capítulo de responsabilidad por actos ilícitos.

En nuestro Código Civil existe una forma única de reparación que se aplica tanto a la responsabilidad proveniente de culpa, como a la responsabilidad objetiva.

La indemnización debía consistir de acuerdo con el artículo 1915, en el restablecimiento a la situación anterior al daño y cuando ello fuere imposible, en el pago de los daños y perjuicios inspirándose en el artículo 302 reformado del Código Penal de 1871, y remitiendo a los artículos 2108 y 2109 del Código Civil vigente, que definen, el daño (daño emergente) como la pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio, y el perjuicio (lucro cesante) como la privación de cualquier ganancia lícita que debiera haberse obtenido.

La responsabilidad a cargo de quien ha dañado con culpa, por un hecho ilícito, debe de ser mayor que la que debe soportar quien ha procedido sin culpa, con previsión, prudencia y ejercitando derechos y actividades legítimos.

La acción de reparación por responsabilidad objetiva, se ejercitaba casi exclusivamente en contra de las empresas de transporte que tenían apariencia de solvencia o que podían pagar indemnizaciones fabulosas; todo esto porque la desorientada interpretación judicial convirtió la acción de reparación en acción de lucro.

La indemnización se calculaba a base de multiplicar las ganancias actuales del victimado por los años probables que hubiera vivido; a esto se debía que las sumas fueran fabulosas.

Las empresas de transporte fueron las víctimas constantes de la cuantificación del daño dentro de la teoría objetiva.

Del brote de unificación de la defensa para los casos de aplicación de la teoría objetiva del riesgo, nació la iniciativa para reglamentar debidamente la teoría de la causalidad y para establecer bases fijas de reparación del daño, siguiendo al derecho alemán.

No todas las víctimas de accidentes ocurridos en los casos del artículo 1913, pueden justamente equipararse a los trabajadores, que independientemente y en diversas maneras están protegidos por la ley federal del trabajo.

¿Qué decir del individuo que sin ser viajero del vehículo es atropellado por éste en la calle, en una carretera y, sin haberse expuesto al riesgo?

3) *Ley sobre aeronáutica civil de 1930.—El artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación*

Relaciones entre el porteador y el pasajero.

Reconoció el carácter contractual de la responsabilidad del propietario de la aeronave (Art. 101), el cual queda exonerado por los daños que la misma ocasionare en casos fortuitos o de fuerza mayor, o bien por vuelos ordenados por la autoridad (Artículo 103).

Tampoco será responsable el porteador, por accidentes a personas si comprueba haber tomado las medidas razonables, y teóricas indicadas para evitar el daño (Art. 104).

La responsabilidad se limita a diez mil pesos, oro nacional, por persona (Art. 105).

Declara nulo todo arreglo o convenio tendiente a exonerar o cambiar el límite de las responsabilidades de los porteadores (Art. 109).

Excepcionalmente no hizo mención de la culpa de la víctima, como una defensa del porteador.

El artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación

EL ARTICULO 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciembre de 1939, publicado en el Diario Oficial de la Federación, de 19 de febrero de 1940, dice lo siguiente:

“Los portadores de las vías generales de comunicación, ya sean empresas o personas físicas, estarán obligados a asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que lleguen a sufrir con motivo del servicio público que preste.

“Todos los viajeros, sin excepción y cualquiera que sea su edad, al usar el transporte de que se trate, estarán obligados a cubrir previamente el importe que corresponda, proporcionalmente por persona, a la prima del seguro del viajero.

“Con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los portadores podrán aumentar sus tarifas de pasaje, en forma proporcional, de manera que el aumento de sus ingresos equivalga al monto de la prima total del seguro y harán saber públicamente a los viajeros cuál deberá ser el importe de la prima que corresponde pagar a cada individuo.

“Los portadores no podrán explotar servicios de transporte de vías generales de comunicación si no comprueban haber asegurado su responsabilidad por el monto de las indemnizaciones y siempre que la póliza del seguro cubra una responsabilidad mínima por accidente, de cincuenta mil a setenta y cinco mil pesos tratándose de ferrocarriles, de veinticinco a cincuenta mil pesos tratándose de camiones, embarcaciones y tranvías; cinco mil pesos tratándose de aviones.

“La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas podrá autorizar también a los portadores que así lo soliciten, a organizarse de acuerdo con la ley de seguros, para responder ellos mismos de las indemnizaciones por seguro de viajero contra accidentes, y en caso contrario, los portadores deberán contratar dicho seguro con compañías mexicanas de seguros, que por su solvencia garanticen ampliamente el pago de tales indemnizaciones”.

Según se desprende del texto del artículo 127 vemos, que está consagrada en el mismo la responsabilidad objetiva de los portadores de personas, y los obliga a asegurar esa responsabilidad (pone a su cargo la indemnización, y por lo mismo el seguro correspondiente).

La vida de una persona no tiene precio; no habría realmente dinero suficiente para compensarla.

Parece diferente el criterio de los redactores del artículo 127, pues las cantidades que les exigen a los portadores de las diver-

sas clases de transportes, para asegurar su responsabilidad, son mínimas y representan una insignificancia en general, y más aún en especial tratándose de los transportes aéreos; a estos ya se les da más importancia en las reformas del libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, y a medida que pase el tiempo los estudios de esta materia tan importante, se irán profundizando más y más hasta que lleguemos a tener como sucede ya en otros países más adelantados, una completa y amplia legislación; hacemos votos para que este día no esté muy lejano.

4) *El capítulo XIII del libro IV de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Garantías de la obligación del resarcimiento del daño; cauciones y seguro.*

ANTES de señalar las garantías de la obligación de resarcimiento del daño como son cauciones y seguro, haremos referencia a los artículos 342 y 343, por tener relación con el tema.

Art. 342.—Las empresas concesionarias y permisionarias de servicio público de transporte aéreo regular y no regular serán responsables por los daños causados con motivo del transporte:

a).—Por muerte, lesiones, o cualquier otro daño causado al pasajero.

b).—Por destrucción o avería de su equipaje de mano.

c).—Por retraso en el transporte.

Art. 343 en los casos a que se refiere el inciso a), del artículo anterior, la empresa deberá cubrir a la víctima.

I.—Por muerte o invalidez total permanente la cantidad de \$ 50,000.00.

II.—Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente, hasta un máximo de \$ 20,000.00.

III.—Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$ 10,000.00.

El monto de las indemnizaciones a que se refieren los incisos b) y c) del artículo 342 se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del Reglamento respectivo.

La empresa garantizará el pago de la indemnización que le

impone este artículo, al obtener la concesión o permiso en alguna de las siguientes formas:

a).—Mediante seguro contratado con institución debidamente autorizada de manera tal que cubra dicha responsabilidad a satisfacción de la Secretaría de Comunicaciones.

b).—Mediante depósito en efectivo en la Nacional Financiera, S. A., por una suma que garantice el riesgo, en los términos del Reglamento respectivo.

En el caso de propietarios o poseedores de dos o más aeronaves, el seguro o depósito se constituirá por el doble, cualquiera que sea el número de aeronaves que operen.

El seguro o el depósito se constituirá dentro de los quince días siguientes a la fecha de la obtención de la concesión, del permiso o de la matrícula correspondiente.

La Secretaría de Comunicaciones determinará en qué casos deben cumplir esta obligación los propietarios extranjeros de aeronaves de servicio privado.

Las garantías se mantendrán vivas por el plazo de vigencia de la concesión, permiso o matrícula.

Las personas físicas y morales que no hubieran garantizado el pago de las indemnizaciones establecidas en este artículo, no gozarán del beneficio de limitación de responsabilidad.

CAPITULO TERCERO

GARANTIAS DE LA RESPONSABILIDAD DEL PORTEADOR: CAUCIONES Y SEGUROS

SUMARIO. I.—Sistemas de garantía de la responsabilidad del porteador. El depósito. El seguro: su eficacia plena. II.—Influencia del seguro en la extensión de la responsabilidad objetiva.

I.—SISTEMAS DE GARANTIA: DEPOSITO Y SEGURO.

EL PROBLEMA de la garantía en favor del dañado es quizá, desde el punto de vista práctico, más importante que el problema jurídico del fundamento y de los límites de la responsabilidad.

Especialmente en el tráfico internacional, el problema de la garantía en favor del asegurado es delicado.

Las garantías establecidas para proteger los derechos del que ha padecido un accidente, exceptuando la que consiste en el derecho especial de privilegio, garantía sancionada por la ley danesa, se pueden agrupar sistemáticamente en dos sistemas: el de la caución, y el del seguro obligatorio.

1).—*Sistema de la caución:*

Ciertas legislaciones para asegurar la solvencia del porteador, respecto de los daños causados a terceros, ponen como condición para otorgar el permiso de circulación, la prestación de una garantía constituida por una caución en especie mediante

un depósito de la cantidad fijada por la ley, o por efectos que equivalgan al monto de esta cantidad.

Vamos a dar a conocer a continuación el parecer de varios países a este respecto:

Empezaremos con Inglaterra, que establece como condiciones para conceder el permiso de circulación las siguientes: la prestación de una fianza, el depósito de una caución de 15 libras esterlinas, y el seguro para la responsabilidad civil.

En las leyes de los Estados Unidos, se suele encontrar, disposiciones parecidas a las anteriores.

La ley noruega establece el depósito, el cual podrá constituirse por medio de dinero al contado, mediante un seguro, o por una garantía bancaria. El defecto de este sistema es que si la caución es por poco monto, no será muy útil, en cambio si fuera por una cantidad mayor, pocas personas podrían pagarla.

2.—Sistema del seguro obligatorio:

El sistema de garantía consiste en la obligación del porteador de asegurar contra los daños derivados de la circulación; este sistema está más extendido y tiende a adquirir un gran desenvolvimiento. En la reglamentación de este contrato, no es uniforme el criterio de las diferentes legislaciones; las divergencias principales, las resumiremos como sigue:

a) *Por lo que toca al límite del riesgo asegurado*, hay que hacer notar que mientras ciertas legislaciones, establecen que el seguro debe cubrir todas las acciones de responsabilidad que pueden ser intentadas contra el asegurado por los daños derivados, otras en cambio limitan la obligación del seguro solamente a las acciones de indemnización de daños causados a personas muertas o lesionadas; otras, en fin, establecen que el seguro debe de llegar hasta un cierto valor, límite que corresponde generalmente a la indemnización establecida por la ley.

b) *Por lo que toca a la determinación del asegurador*; en ciertos estados el seguro es libre y puede ser ejercido por una compañía de seguros cualquiera, y las compañías son libres de aceptar o de rechazar las propuestas de seguros; en otros estados al contrario, las compañías de seguros que deciden tratar este

ramo de actividad especial, están sujetas al reconocimiento y vigilancia del Estado; están obligadas a extender los contratos de seguro a todos aquellos que se manifiesten dispuestos a hacerlo en las condiciones previstas.

c) *Por lo que se refiere a la acción que puede intentar el que ha padecido el accidente.* En este punto las legislaciones difieren; hay quienes conceden al dañado, el derecho de intentar una acción de daños y perjuicios contra el asegurado, quien a su vez puede volverse contra el asegurador fundándose en la póliza de seguro; otras legislaciones aumentan la defensa del que ha padecido el accidente, concediéndole el derecho de intentar una acción directamente contra el asegurador:

En este último caso el asegurador tiene derecho, respecto de los riesgos no cubiertos por el contrato de seguro, a recurrir contra el asegurado (también acontece así en el caso de la franquicia obligatoria, para los perjuicios causados por negligencia grave, o por dolo).

En Alemania no existía ninguna obligación de seguro; no así en Austria en que se hizo obligatorio por la ley de 20 de diciembre de 1929 y la ordenanza de 1930.

Por la ley de 1º de enero de 1927, se estableció la obligación de seguro en Dinamarca.

En Finlandia la misma obligación está fijada en el párrafo 13 de la ley de 28 de abril de 1925.

Suecia: la ley de 1º de julio de 1929, crea la obligación del seguro.

En Suiza, el artículo 48, de la Ley Federal de 15 de marzo de 1932, establece la obligación del seguro.

Del examen precedente resulta que mientras en todos los estados nórdicos, Suiza, Austria, y algunos que están fuera de Europa se adoptó el seguro obligatorio, otros en cambio entre los que citaremos Francia e Italia, no creyeron conveniente adoptarlo hace algunos años; aunque en la actualidad es rarísimo encontrar un país que no se valga del seguro como medio de garantía.

Con la importancia enorme que han adquirido, que adquieren, y seguirán adquiriendo cada día los medios de transportes, y en especial el transporte aéreo, se siente la necesidad de una indemnización efectiva, por el daño sufrido, pues de no ser así se-

rían inútiles todas las disposiciones especiales adoptadas para la defensa del público contra los daños de la circulación.

II.— INFLUENCIA DEL SEGURO EN LA EXTENSION DE LA RESPONSABILIDAD OBJETIVA.

DESDE el momento que el causante de un daño, en lugar de pagar él mismo las consecuencias puede decir: "es una compañía de seguros y no yo, quien pagará las consecuencias de mi culpa", nos hacemos esta pregunta: ¿qué queda de la idea moral, que era la base de la responsabilidad?

Y sin embargo el seguro es una necesidad, precisamente a causa de este carácter material y desmesurado, que ha tomado la responsabilidad; el automovilista por ejemplo, que tuviera un pequeño capital, se vería imposibilitado a reparar los enormes daños que él es susceptible de causar en algunos accidentes. Luego tendrá que tomar un seguro, el que será igualmente indispensable para la víctima a quien servirá como garantía de solvencia.

Lo que se busca, o el fruto de todo contrato de seguro, es la seguridad; ésta beneficia no sólo al responsable, sino que también a la víctima.

Al terminarse la evolución que se persigue, es de suponer que todos los daños tienen un responsable, y que todos los responsables sean asegurados.

Con lo anterior se llegaría a tener una seguridad general, que por el momento es el límite teórico del movimiento fijado; conduciría al seguro obligatorio, al seguro ilimitado, y al seguro del estado.

La víctima encontraría siempre a alguien que reparara su daño.

CAPITULO CUARTO

EL SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

SUMARIO. I.—Su noción. II.—Su clasificación dentro de los contratos de seguros. III.—Su disciplina en la Ley sobre el Contrato de seguro. Influencia del Proyecto Mossa. Lineamientos generales. 1) En qué consiste el siniestro en el seguro de responsabilidad civil. 2) Acción directa del tercero dañado, contra el asegurador. 3) Acción del asegurado (responsable) contra el asegurador.

I.— SU NOCION.

EN FRANCIA el seguro de responsabilidad, es un contrato en virtud del cual el asegurador garantiza al asegurado contra las reclamaciones de las personas respecto de las cuales pueda comprometerse la responsabilidad del asegurado y contra las consecuencias de dichas reclamaciones, a cambio del pago por el asegurado de una suma fijada de antemano, la prima.

De lo anterior se desprende que mientras no exista reclamación, no habrá obligación del asegurador, la cual nace desde que se produce el siniestro. En otros términos, conforme a la ley francesa del contrato de seguro (artículo 50), el siniestro en el seguro de responsabilidad civil, consiste en la reclamación.

En cambio, en nuestro derecho, el contrato de seguro de responsabilidad civil es aquel por el cual el asegurador se obliga a pagar la indemnización que el asegurado (responsable) deba a un tercero (dañado) por la realización de un hecho previsto en el contrato de seguro (Artículo 145 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

Así pues, según nuestra legislación, el siniestro consiste en

el nacimiento de la obligación del asegurado responsable, de indemnizar el daño del tercero víctima. La reclamación —consecuencia de que haya surgido la obligación de indemnizar— no es el siniestro, sino un efecto de éste. La reclamación puede ser hecha mucho tiempo después del daño sufrido, sin que esto quiera decir que hasta entonces surja la obligación del asegurador.

Validez del seguro de responsabilidad y su evolución

Actualmente no puede discutirse, pero veremos de una manera por demás suscita, su evolución.

En el campo que primero se practicó, fué en el marítimo; posteriormente en el terrestre.

En el año de 1825, las compañías "El Automedonte" y "El Sena", aseguraron la responsabilidad de los dueños de caballos y vehículos, por accidentes ocasionados a terceros.

Esto fué motivo de muchas acaloradas discusiones, por lo que se vió obligado a intervenir el tribunal de comercio del Sena el 21 de agosto de 1844.

Falló por la nulidad, y el fundamento de su tesis fué el siguiente:

"Sí puede ser lícito asegurarse contra los accidentes que puedan sobrevenir al asegurado, es contrario al orden público admitir el seguro de los cuasi-delitos que puedan cometer el asegurado o sus empleados".

En virtud de esto, la Compañía de Seguros "El Automedonte" interpuso apelación.

Abogados de renombre en aquella época como PARDESAUS, DUVERGIER, PAILLET, Y DUPIN, para citar algunos, rindieron un dictamen célebre en favor de la validez; esta tesis triunfó rotundamente en el Tribunal de París que en fallo de 1º de julio de 1845 casi un año después, revocó la sentencia de 21 de agosto de 1844.

En efecto el seguro de responsabilidad, no es contrario al orden público.

El seguro de las culpas contractuales y delictuosas, si bien puede desarrollar en el asegurado responsable una lamentable despreocupación, proporciona a las víctimas una garantía más eficaz de indemnización, pues además del responsable cuya sol-

vencia puede ser dudosa la víctima tiene efectivamente por deudor al asegurador.

En Francia por obra de MARESTAING en 1861, nace el seguro de la responsabilidad derivada de los riesgos de la industria, en forma de seguro contra los accidentes y contra la responsabilidad civil.

En el seguro contra la responsabilidad civil, el tercero se convierte más tarde en beneficiario; esta clase de seguro será suplantada en parte por el seguro contra los accidentes, que cuando menos hasta cierto punto, libera al empresario de resarcir el daño a la persona accidentada.

En Alemania la ley de 1871, referente a la responsabilidad de las compañías que explotan líneas ferroviarias es la que ha dado nacimiento, como rama autónoma al seguro de la responsabilidad civil.

El automovilismo, donde domina el principio de la culpa presunta, da el mayor incremento a este tipo de seguro.

El seguro contra la responsabilidad civil que era el principio un ramo secundario del seguro contra los incendios o contra los accidentes, se ha convertido en ramo principal y autónomo, uno de los más practicados del seguro.

En el campo de los transportes y del turismo el seguro contra la responsabilidad civil sigue paso a paso el progreso que todos los días experimenta esta nueva actividad humana.

Ahora se está delineando una evolución legislativa en el sentido de transformar el seguro contra la responsabilidad civil, en un seguro obligatorio a favor de terceros.

Lo que preocupa al legislador es que la víctima de un accidente, encuentre reparación en el patrimonio del responsable.

II.—SU CLASIFICACION DENTRO DE LOS CONTRATOS DE SEGUROS.

PRINCIPIAREMOS POR enunciar, las dos grandes ramas en que podemos clasificar los seguros, para que posteriormente podamos colocar en el lugar que le corresponda, al seguro de la responsabilidad civil materia de nuestro estudio.

Así diremos que los seguros podemos dividirlos;

- a) *Contra los daños o indemnizatorios*
- b) *Sobre las personas o de cantidades.*

El seguro contra los accidentes personales presenta analogías con ambos.

El seguro de responsabilidad ha sido muchas veces confundido con el seguro contra accidentes personales, no sólo en la doctrina extranjera, sino incluso por la jurisprudencia mexicana, como veremos al examinar el llamado *seguro del viajero*.

Nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro no deja lugar a la menor discusión acerca de este punto, al clasificar como lo hace, el seguro contra accidentes entre los de personas —véanse los artículos 151, 188 y 189— y el de responsabilidad civil, entre los de daños, como resulta claramente de relacionar entre sí los artículos 85, 86, 145 y demás relativos, y además, de haber establecido su régimen legal en el último capítulo del Título II de la ley, que se refiere al "*contrato de seguro contra los daños*", como expresa su rubro.

Por lo demás, la procedencia de esta clasificación del seguro de responsabilidad civil, es evidente, porque como en todos los seguros de daños, el objeto del contrato es la indemnización de la *lesión que el asegurado sufra en su patrimonio* al realizarse el siniestro; mientras que en los seguros de personas, el objeto del contrato consiste en el pago de una suma convenida en el contrato, al realizarse un riesgo que *afecte a la persona del asegurado en su existencia, integridad personal, salud o vigor vital*.

Para mejor comprensión del carácter de seguro de daños, que tiene el contrato que examinamos, es conveniente precisar las formas en que puede afectarse el patrimonio del asegurado por la realización del siniestro:

- a) por la destrucción total o parcial de un derecho que forma parte del activo del asegurado, y
- b) por el aumento de su pasivo al surgir una deuda a cargo del asegurado.

El primer caso es el que siempre viene a la mente al hablar de seguros de daños, tanto más cuanto que la pérdida total o parcial de ese elemento del activo patrimonial del asegurado, generalmente se relaciona con la destrucción o pérdida de una cosa, entre la cual y el asegurado, existe una relación económica y a veces también jurídica. Tal es el caso del seguro contra incendio

y del seguro de transportes, para citar los más conocidos de estos contratos.

En cambio el segundo caso lo tenemos cuando aumenta el pasivo del asegurado por el nacimiento de una deuda, lo que sólo se da en el seguro contra la responsabilidad civil y en el reaseguro.

Por esta razón se acostumbra dividir los seguros de daños en (1) seguros de cosas y (2) seguros de responsabilidad. A este segundo grupo corresponde doctrinariamente el seguro de responsabilidad civil.

En el seguro de responsabilidad no hay efectivamente lo que usualmente se denomina *cosa asegurada* y por ello se ha dicho que lo asegurado aquí es el *patrimonio* directamente. De ahí que también a este grupo de seguros de daños —responsabilidad civil y reaseguro— se suele llamar *seguros patrimoniales*, denominación que nos parece inadecuada porque todo seguro de daños tiene por objeto resarcir aquellos que se ocasionen por la *afectación del patrimonio*.

Este especial carácter del seguro que estudiamos, ha sido motivo para que se trate de clasificarlo según criterios que tienden a perder su predominio. Originalmente, el único seguro que se practicó fué el de los riesgos marítimos de transporte y cuando se extendió al transporte terrestre y al riesgo de incendio, surgió la primera división o clasificación de los seguros en *marítimos* y *terrestres*. Al surgir el transporte aéreo era natural que se tendiera a crear un tercer grupo en esa clasificación: el *seguro aéreo*.

De ahí que al tratar de incluir dentro de esta división al seguro de responsabilidad civil, se diga que hay seguro de este tipo en seguro marítimo, en seguro terrestre y en seguro aéreo. En realidad sólo podríamos decir que hay responsabilidades provenientes de actividades marítimas, terrestres y aéreas, pero no seguros marítimos, terrestres o aéreos de responsabilidad, pues no debe olvidarse que la disciplina del seguro de responsabilidad está contenida en los artículos 145 a 150 de la Ley del Contrato de Seguro, independientemente de las *causas* que produzcan la obligación de responsabilidad civil, que podrán ser clasificadas como marítimas, terrestres y aéreas.

III.—SU DISCIPLINA EN LA LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO
— INFLUENCIA DEL PROYECTO DE LORENZO MOSSA — LINEAMIENTOS GE-
NERALES.

EL PROYECTO MOSSA, no puede negarse, tuvo una influencia decisiva y de gran trascendencia, en nuestro actual capítulo quinto de la Ley sobre el Contrato de Seguro, que trata en los artículos comprendidos entre los números 145 y 150, del seguro de responsabilidad.

Muy insignificantes son las variantes entre estos dos ordenamientos, pues repetimos nuestro legislador se puede decir calcó el texto de los artículos antes señalados.

Sin embargo transcribiremos los artículos tal como fueron redactados en cada uno de los ordenamientos para que nuestra comparación y análisis sean más fáciles y prácticos (los marcados con los números romanos pertenecen al Proyecto Mossa, y los señalados con números arábigos pertenecen a nuestra Ley).

LIV.—*Con el seguro de responsabilidad, el asegurador se obliga a las prestaciones debidas por el asegurado a un tercero, a consecuencia de un hecho por el cual hay responsabilidad legal.*

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

LV.—*El seguro comprende los gastos de los procesos civiles y penales necesarios para la defensa del asegurado contra las reclamaciones del tercero.*

146.—Los gastos que resulten de los procedimientos seguidos contra el asegurado estarán a cargo de la empresa, salvo convenio en contrario.

LVI.—*El asegurador responde frente al tercero, aún cuando el hecho se deba a culpa del asegurado, pero tiene derecho contra el asegurado, a una parte proporcional de la in-*

demnización, por la culpa grave imputable, según la apreciación del juez.

(En la ley mexicana no tiene artículo correspondiente).

LVII.—*El seguro atribuye directamente al tercero dañado el derecho a la indemnización, y el tercero es considerado como beneficiario del seguro en el momento del siniestro.*

147.—El seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro. (Este párrafo fué adicionado al artículo 147 por decreto del 11 de febrero de 1946, publicado en el "Diario Oficial" del lunes 15 de abril del mismo año, como sigue):

"En caso de muerte de éste, su derecho al monto del seguro se tramitará por la vía sucesoria, salvo cuando la Ley o el contrato que establezcan para el asegurado la obligación de indemnizar, señale los familiares del extinto a quienes deba pagarse directamente la indemnización sin necesidad de juicio sucesorio.

LVIII.—*Ningún reconocimiento de adeudo, transacción u otro acto que tenga efectos jurídicos, puede oponerse por el asegurado al asegurador, sin el consentimiento de éste.*

148.—Ningún reconocimiento de adeudo, transacción o cualquier otro acto jurídico de naturaleza semejante, hecho o concertado sin el consentimiento de la empresa aseguradora, le será oponible.

La confesión de la materialidad de un hecho no puede ser asimilada al reconocimiento de una responsabilidad.

LIX.—*Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el asegurado, éste tiene derecho al reembolso proporcional por el asegurador.*

149.—Si el tercero es indemnizado en todo o en parte por el

asegurado, éste deberá ser reembolsado proporcionalmente por la empresa.

LX.—*El aviso del hecho que importe responsabilidad debe darse tan pronto como haya una reclamación contra el asegurado. En caso de proceso civil o penal, el asegurado debe proporcionar al asegurador toda aclaración y toda prueba para su defensa.*

150.—El aviso sobre la realización del hecho que importe responsabilidad deberá darse tan pronto como se exija la indemnización al asegurado.

En caso de juicio civil o penal, el asegurado proporcionará a la empresa aseguradora todos los datos y pruebas necesarias para la defensa.

1) *En qué consiste el siniestro en el seguro de responsabilidad civil.*

EL SINIESTRO está constituido por el surgir de la responsabilidad en la persona del asegurado.

Daremos a continuación una definición de siniestro; es decir, condición para que aparezca la obligación del asegurado frente al asegurado, o en otras palabras es el surgir de la responsabilidad del asegurado frente al tercero como consecuencia inmediata y directa del suceso dañoso que lesiona a este último.

¿Cuándo surge la responsabilidad del asegurado con respecto al tercero lesionado?

La responsabilidad nace cuando se produce el daño.

CHIRONI dice: la responsabilidad nace con el delito, pero consiste en la obligación de resarcir el daño que sea demostrado.

El suceso debe haber producido un daño, para que pueda llamarse siniestro.

El siniestro se produce cuando surge el daño para el tercero, daño que hace nacer la responsabilidad en la persona del asegurado.

El hecho del asegurado como causa del siniestro y de la agravación del riesgo.

En el seguro de la responsabilidad civil, como en todos los seguros contra los daños, el siniestro no debe ser voluntariamente provocado por el asegurado.

El asegurador no responde cuando el siniestro fué provocado por culpa del asegurado; actualmente sólo la culpa grave del asegurado libera al asegurador, siempre que así se haya convenido. (art. 78 de la Ley sobre el Contrato de Seguro).

Estado del riesgo

Podríamos decir que es un estado concreto de hecho, o que como tal se imagina referido al presente, o en todo caso a un determinado momento histórico, y considerado desde el punto de vista de la probabilidad de que dado ese estado de hecho, ocurre el siniestro.

Forman parte de él, solamente aquellas circunstancias, que se dicen influyentes sobre el riesgo, y que son las que según la común experiencia ejercen cierta influencia, sobre la probabilidad de que ocurra el siniestro.

En el seguro de accidentes, las lesiones causadas por el accidente constituyen el siniestro; en el seguro de responsabilidad civil el daño producido por el accidente es solamente la causa del siniestro, es decir, del surgimiento de la obligación de responsabilidad.

El asegurador resarce no el daño provocado por el suceso dañoso a aquél que inmediatamente lo sufre, sino el daño que sufre mediante aquel (asegurado) que está obligado por la ley a resarcir al sujeto que ha sido la víctima directa.

En los ramos de seguro de cosas, el siniestro consiste exclusivamente en un suceso natural que acarrea un daño a una cosa; el siniestro pertenece al mundo físico; la relación de causa a efecto entre el suceso que provoca el daño asegurado y el surgimiento del daño mismo, pertenece exclusivamente al ámbito de las leyes físicas de la materia.

Con vista a la naturaleza del siniestro, en el seguro contra los daños encontramos dos grupos;

1.—Naturales, vgr.: fuego, granizo, accidentes, personales.

2.—Jurídicos — dentro de este grupo se encuentra el seguro de la responsabilidad civil.

Agregamos una tercera categoría; el seguro del lucro cesante; en esta clase de seguros el siniestro tiene carácter económico.

Determinación del siniestro

Hay que hacer la distinción con vista a la naturaleza del riesgo, o con vista a la naturaleza del siniestro.

El siniestro está determinado en los varios ramos de seguros, con referencia a la causa que los produce, vgr.: el fuego en el seguro de incendios, la causa violenta en el seguro contra los accidentes.

En el seguro de responsabilidad el acto del asegurado.

En los siniestros se encuentran causas especiales y generales; de las primeras y para citar algunos casos, el rayo y el fuego en el ramo de incendios, etc.; de las segundas, el seguro marítimo; comprende todos los siniestros derivados de la navegación; tengan como causa especial, el fuego, el granizo, el rayo, etc.

El suceso que provoca el siniestro

Hay quienes hacen depender la obligación del asegurador de la actividad del tercero respecto al asegurado; otros en cambio lo hacen coincidir con la realización del suceso dañoso, del cual deriva la responsabilidad del asegurado.

Otros opinan en el sentido, de que la obligación del asegurador surge solamente cuando el asegurado ha indemnizado el daño al tercero, o sea cuando ha pagado.

En fin para otros surge cuando la deuda del asegurado pueda considerarse líquida, no faltando quienes exigen que esté confirmado por sentencia definitiva.

Para la Doctrina Alemana el siniestro se produce cuando el tercero damnificado se dirige contra el asegurado, exigiendo aunque sea extrajudicialmente el resarcimiento del daño padecido. (BRUCK, J. GUIRKE).

En Francia sustentan el mismo criterio autores como LYON, CAEN, HEMARD y CAPITANT.

VIVANTE era también de la misma opinión, a fines del siglo pasado.

ASCARELLI opina que indudablemente es en el momento del siniestro, cuando surge a cargo del propio asegurado una obligación que ya representa una disminución patrimonial.

En nuestra ley, la obligación de la empresa consistente en pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero, nace al producirse el hecho que cause alguno de los daños previstos en el contrato de seguro; es en este momento cuando se produce el siniestro.

2) *Acción directa del tercero dañado contra el asegurador.*

EN TORNO a este problema se ha escrito mucho en diferentes países, pero principalmente en Francia y en Italia.

Si tratáramos de dar una definición de esta acción, diríamos que consiste, en dar medios al tercero víctima del asegurado para percibir enteramente, a través de la acción directa contra el asegurador, la indemnización correspondiente al daño sufrido.

Para ASCARRELLI y GRAZIANI, la acción directa del tercero contra el asegurador es inejercible fuera de los rigurosos presupuestos, que son necesarios para que se pueda ejercer la acción subrogatoria.

La ley de 28 de junio de 1913, que modificó el artículo número 2102 del Código Napoleón, concede a la víctima de cualquier accidente acción contra el asegurador del responsable.

La ley francesa del contrato de seguro de 1930, concede al tercero acción directa contra el asegurador.

El criterio de la doctrina alemana a este respecto es el siguiente: entre el tercero y el asegurador no hay ningún vínculo de derecho, se niega también el que pueda ejercer una acción declarativa frente al asegurador.

La acción directa contra la aseguradora podría prosperar si en la póliza emitida por la misma, ésta se hubiera subrogado expresamente en las obligaciones del asegurado; los contratos de seguros no se celebran para procurar ventajas a terceros, sino en beneficio exclusivo de los firmantes.

Habiendo visto en forma rápida el criterio de algunas legislaciones, por lo que se refiere a la acción directa del tercero daña-

do contra el asegurador, pasaremos a examinar nuestra ley a este respecto.

El artículo 147 es el que trata de la materia a que nos estamos refiriendo y dice: "El seguro contra la responsabilidad *atribuye el derecho a la indemnización directamente al tercero dañado, quien se considerará como beneficiario del seguro desde el momento del siniestro*".

Esta categórica redacción no deja lugar a duda respecto de la consagración de la acción directa del tercero víctima contra el asegurador. El ejercicio de esa acción es usual entre nosotros tratándose del llamado "seguro del viajero", aunque en otros tipos de seguros de responsabilidad civil, poco se ejercita.

De esta manera se ha resuelto legislativamente un viejo y debatido problema: el de si el seguro de responsabilidad civil es o no un contrato a favor de tercero. El concepto que de este último de PACCHIONI en su célebre monografía, está comprendido en estas palabras:

Contrato a favor de tercero es el que tiende a atribuir un derecho a una tercera persona que no ha participado en forma directa ni indirecta en su celebración, y que sin embargo, logra efectivamente atribuir a esa tercera persona un derecho.

Tal parece como si para redactar el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, se hubieran escogido los términos más semejantes a aquellos empleados por PACCHIONI, para caracterizar este seguro, como un típico contrato a favor de tercero, o sea de la víctima que se encuentra provista así de una excelente garantía de resarcimiento del daño sufrido. Esto no impide que a la vez, produzca los efectos propios de todo seguro en favor del asegurado: liberarlo de las consecuencias dañosas que le produce la realización del siniestro.

3) *Acción del asegurado (responsable) contra el asegurador.*

EL SEGURO de responsabilidad tiene por objeto crear entre los contratantes (en este caso asegurador y asegurado responsable) obligaciones recíprocas protegidas por las correspondientes acciones derivadas del contrato y como la obliga-

ción dominante que sirve incluso para tipificar el contrato, es la del asegurador; debe concluirse que la acción principal que corresponde al asegurado, es aquella relativa al pago de la indemnización debida por el siniestro. Sin embargo, debe tenerse en cuenta ante todo, que al haberse establecido imperativamente en nuestra ley la acción directa del tercero víctima contra el asegurador, la acción contractual del asegurado queda relegada a segundo término y lo que es más, no puede surgir sino exclusivamente en caso de que, no habiéndose ejercitado la referida acción directa del beneficiario, el asegurado haya indemnizado en todo o en parte a este último.

Es la consecuencia inevitable de la norma estatuida en el artículo 147.

Hay que advertir que sólo nos referimos a la prestación típica de indemnización del daño al tercero, víctima del evento previsto en el contrato de seguro, sin detenernos a examinar el otro tipo de riesgo que la ley, supletoriamente, pone a cargo del asegurador de la responsabilidad civil, en el artículo 146: los gastos de los procesos instaurados contra el asegurado. Este es un simple riesgo adicional, cuya realización hace surgir la obligación para el asegurador, de resarcir al asegurado esos gastos. Es evidente que en ese caso, no hay acción directa de un tercero contra el asegurador, sino únicamente la acción contractual del asegurado.

CAPITULO QUINTO

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL DEL PORTEADOR DE PERSONAS EN MEXICO

SUMARIO. I.—El artículo 134 de la ley de Vías Generales de Comunicación de 1932. El seguro del viajero. II.—El artículo 127 de la ley de Vías Generales de Comunicación. El seguro como garantía. III.—El seguro de la responsabilidad civil del porteador aéreo de personas, según las reformas de la ley de Vías Generales de Comunicación (de 1950) que distingue el transporte aéreo de todos los demás. 1) Responsabilidad por daños a pasajeros. 2) Responsabilidad por daños a terceros. 3) Responsabilidad por daños a carga y equipaje facturado. 4) Ventajas del seguro sobre la prenda de dinero como garantía.

I.—EL ART. 134 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION DE 1932 — EL SEGURO DEL VIAJERO.

LA LEY DE Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1932, estableció el seguro obligatorio de la responsabilidad del porteador de personas, impropriamente llamado Seguro del Viajero.

No se hacía distinción entre los medios de transporte explotados por el porteador.

(Terrestres, marítimos, aéreos).

Su artículo 134 dice:

"Las empresas que exploten vías generales de comunicación y medios de transporte, están obligadas a asegurar, contra los riesgos que provengan de accidentes ocurridos con motivo del transporte, de acuerdo con las disposiciones del reglamento res-

pectivo de esta ley, a los pasajeros, que viajen por dichas vías, que hayan pagado el importe de su pasaje.

"Con este objeto podrán hacer a las cuotas de las tarifas respectivas, el aumento que apruebe la Secretaría de Comunicaciones".

II.—EL ARTICULO 127 DE LA LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION — EL SEGURO COMO GARANTIA.

EN EL artículo arriba señalado, y en su libro cuarto, que ha sido reformado recientemente, se estableció el seguro como garantía de la responsabilidad del porteador de personas.

Encontramos serias contradicciones en el art. 127, pues por una parte establece la responsabilidad del porteador de personas, y como consecuencia pone a su cargo la indemnización y por lo mismo el seguro correspondiente; por otra dice, que cada uno de los viajeros estará obligado a cubrir previamente el importe correspondiente, proporcionalmente a la prima del seguro del viajero.

Después añade; con autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, los porteadores podrán aumentar sus tarifas de pasaje, en forma proporcional, de manera que el aumento de sus ingresos corresponda al aumento de la prima total del seguro; se pondrá en conocimiento de los viajeros cuál deberá ser el importe de la prima, que deberá pagar cada uno.

El seguro constituye para los viajeros una garantía de pago de las indemnizaciones que el porteador deberá cubrir a los dañados por accidentes de transportes.

El llamado Seguro del Viajero

Sobre la correcta denominación que se le debe dar a este seguro, se ha discutido mucho, y mientras unos afirman que se le debe llamar Seguro del Viajero, otros en cambio consideran que es absurdo el llamarle de ese modo.

Por esto es que vamos a presentar de la manera más clara que nos sea posible, los argumentos esgrimidos por los defensores de una y otra tendencia.

Los que sostienen que es correcto llamarle Seguro del Viajero, empiezan por decir:

El contrato de seguro del viajero se perfecciona en el momento mismo en que una persona contrata el servicio de transporte, y recibe el boleto correspondiente, en el que se encuentra comprendido el pago de la prima del seguro.

Haremos referencia a continuación a algunas disposiciones de nuestro Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, por tener relación con el tema que nos ocupa.

Del artículo 1793 se desprende qué contrato es el acuerdo de dos o más personas para crear o transferir obligaciones y derechos.

¿Hay acuerdo entre el viajero y el porteador respecto del seguro, o entre el segundo y la Compañía de Seguros?

Además del elemento personal, todo contrato requiere para su existencia, del consentimiento, y del objeto que sea la materia del contrato.

¿Interviene el consentimiento del viajero en el seguro de que nos estamos ocupando?

El objeto de los contratos está constituido por la cosa que el obligado debe dar, o por el hecho que deba hacer o no hacer; perfeccionándose por el mero consentimiento, excepto aquellos que deben revestir una forma establecida por la Ley.

Los anteriores preceptos son aplicables supletoriamente al contrato mercantil del seguro, según lo dispuesto por el artículo 2º del Código de Comercio.

Los defensores de la denominación Seguro del Viajero, hacen las siguientes afirmaciones:

- 1.—El viajero es a la vez contratante del seguro y asegurado.
- 2.—Pertenece al género de los seguros de personas, y a la especie de los seguros de accidentes.
- 3.—El viajero es quien paga la prima del seguro.
- 4.—Que se celebran tantos contratos individuales de seguro del viajero, cuantos pasajeros compran boleto.
- 5.—No hay prueba escrita del seguro del viajero.

En el contrato de transporte de personas, que podríamos clasificarlo dentro de los contratos de adhesión, existe de manera constante una propuesta de la empresa al público, y la corres-

pondiente aceptación es generalmente tácita, como ocurre en los tranvías urbanos.

En esta hipótesis se distinguen:

- a) Las partes contratantes (empresa de transportes, y pasajero).
- b) Oferta de transporte y aceptación de la misma, aún sin pronunciar palabra el viajero.
- c) Objeto materia del contrato, sobre el cual versa el acuerdo de voluntades: transporte por una parte y pago del pasaje por la otra.

En el seguro de que nos estamos ocupando; ¿cuál es la empresa de seguros que hace la propuesta? Las empresas de transportes que venden sus boletos, ni siquiera a título de agentes están haciendo propuestas de seguro alguno; es más, ni siquiera mencionan nombres de compañías aseguradoras.

El pasajero al comprar su boleto no tiene intención de celebrar un contrato de seguro, sino simplemente el de transporte.

¿Cuál es la oferta que acepta el viajero que compra su boleto?

Sin discusión diremos que la del contrato de transporte, que es el que tiene el propósito de celebrar, y de ninguna manera la del seguro, la cual generalmente es desconocida por la mayoría de los viajeros.

¿En realidad paga el viajero el monto de la prima correspondiente al seguro?

Al comprarse un billete a cualquier empresa de transportes, no se tiene idea ni se reflexiona, sobre cuáles son los diferentes factores que intervinieron de una manera u otra, para determinar su monto.

El contratante del seguro no es el viajero; igualmente el pago del boleto tampoco es lo que perfecciona el contrato.

Tocante a la participación que pueda tener el porteador o el viajero, en el contrato de seguro, transcribiremos el artículo 3º del reglamento del mal llamado seguro del viajero:

Las empresas de vías generales de comunicación y medios de transporte, podrán organizarse de acuerdo con la ley de seguros para responder ellas mismas por el seguro del viajero contra accidentes y en caso de no hacerlo, deberán contratar dicho se-

guro con compañías mexicanas de seguros, que por su capital y reservas garanticen ampliamente las indemnizaciones que resulten a consecuencia de los accidentes.

De la exposición anterior concluiremos:

Los contratantes en el seguro del viajero son: una institución de seguros, y una empresa de transportes.

El contrato no se perfecciona por el hecho de que el viajero paga su boleto, sino normalmente de acuerdo con las reglas establecidas en la Ley sobre el contrato de seguro; quien paga jurídicamente la prima del seguro, es el porteador y no el pasajero, aunque pueda influir para determinar el precio del pasaje, el costo del seguro.

No se celebra un contrato individual de seguro del viajero cada vez que se compra un billete, o boleto, sino que hay un solo contrato general de seguro, en que intervienen por una parte una empresa de transportes, y por la otra una de seguros, quedando constancia del contrato en una póliza de las denominadas abiertas, de aquí que sea inexacto que no exista prueba escrita de este contrato.

Seguro de Responsabilidad Civil y Seguro contra Accidentes.

El pasajero dañado sólo tiene derecho a una indemnización, que deberá ser pagada por la empresa de seguros o por el porteador, y para algunos autores ambas indemnizaciones están ligadas, y cuando se recibe una de las dos no puede otorgarse la otra, situación que considero falsa, tomando en consideración la independencia que existe entre ambas.

Un viajero que sufre un accidente recibe una indemnización correspondiente a la responsabilidad en que incurrió el porteador (seguro de responsabilidad civil), y además puede tomar un seguro por el que también podrá ser indemnizado (seguro contra accidentes): respecto del primero todos los pasajeros que mueren por ejemplo en un accidente de aviación, se harán acreedores a la indemnización, proveniente de la responsabilidad en que hubiera incurrido el porteador; no sucede así respecto del segundo, pues varias personas pueden no haberse asegurado con-

tra los riesgos de un determinado viaje, y en caso de ocurrir un siniestro no serán indemnizados.

El mal llamado seguro del viajero no es un seguro contra los accidentes, sino contra la responsabilidad civil del porteador.

a) La empresa de seguros se obliga a pagar la indemnización que el asegurado, o sea el porteador deba a un tercero (el viajero víctima del accidente) a consecuencia de un daño previsto en el contrato de seguro; en este caso, el causado por los accidentes de transporte (Art. 145, de nuestra ley sobre el contrato de seguro).

b) Al tercero dañado, víctima del accidente, atribuye directamente el Art. 147 de nuestra Ley sobre el Contrato de Seguro, el derecho a la indemnización convenida en el seguro, y ese mismo tercero se considera beneficiario del seguro desde el momento del siniestro; de lo anterior podemos concluir que el tercero no representa el papel de asegurado.

c) El siniestro consiste en el surgimiento de la responsabilidad del asegurado, o en otras palabras del porteador, respecto del tercero dañado representado en la persona del viajero víctima, consecuencia inmediata y directa del evento dañoso que lo lesiona.

El surgimiento de la responsabilidad es lo mismo que tener una deuda; ambas aumentan el pasivo de cualquier persona, y en este caso del asegurado (Ley sobre el Contrato de Seguro, Arts. 145 - 147).

d) El tercero dañado o sea el viajero víctima, por el solo hecho de ser el beneficiario del seguro, como consecuencia, será a él a quien deberá pagarse directamente la indemnización convenida, podrá hacer uso de la acción directa contra la empresa de seguros, como protección a un derecho reconocido en el artículo 147 de la tan mentada Ley sobre el Contrato de Seguro; esta acción nace desde que se produce el siniestro.

e) Sólo en caso de que el porteador asegurado haya indemnizado total o parcialmente al tercero dañado (viajero), tendrá acción contra el asegurador; acción que deriva del contrato, puesto que la directa del tercero dañado contra la empresa de seguros, deriva de la ley y no del contrato el cual sólo le sirve de presupuesto necesario.

III.—El Seguro de la responsabilidad civil del porteador aéreo de personas, según las reformas de la Ley de Vías Generales de Comunicación (de 1950) que distingue el transporte aéreo de todos los demás.

EN LAS reformas del libro cuarto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, se distingue entre la responsabilidad contractual por daños causados a los pasajeros, a la carga y equipaje facturado, y la responsabilidad objetiva respecto a los terceros inocentes; en ambos casos se sigue el sistema de limitar la responsabilidad, sin descuidar la debida garantía a favor de la víctima.

Algunas de las reformas tienen como base las famosas convenciones de Varsovia de 1929, y de Roma de 1933.

1) *Responsabilidad por daños a pasajeros.*

Tanto las empresas concesionarias como las permisionarias de servicio público de transporte aéreo, ya sea este regular o no, serán responsables por los daños causados con motivo del transporte.

- a) Por muerte, lesiones o cualquier otro daño causado al pasajero.
- b) Por destrucción o avería de su equipaje de mano.
- c) Por retraso en el transporte.

El porteador es responsable desde el momento en que el pasajero aborda la aeronave, hasta el momento en que ha desembarcado, ya sea a la terminación del viaje previsto en el contrato de transporte, o en el caso de un aterrizaje forzoso o accidental.

Las diferentes indemnizaciones que se cubren son las siguientes:

I.—Por muerte o invalidez total permanente, la cantidad de \$50,000.00.

II.—Por lesiones que ocasionen invalidez parcial permanente hasta un máximo de \$20,000.00.

III.—Por lesiones que ocasionen invalidez parcial temporal, hasta un máximo de \$10,000.00.

El monto de las indemnizaciones por destrucción o avería

del equipaje de mano o por retraso, se determinará de acuerdo con la tabla de indemnizaciones del reglamento respectivo.

Independientemente de lo arriba indicado, la empresa será responsable además, hasta por un límite máximo de \$75,000.00 para el caso de muerte o invalidez total permanente, y hasta un límite máximo de \$25,000.00 para los demás daños a la persona.

La empresa no gozará del beneficio de limitación de responsabilidad, de comprobarse que los daños se debieron a dolo de la empresa o de sus dependientes o empleados.

La indemnización que corresponde al retraso en el viaje, consistirá en una suma igual al precio del transporte.

Exoneran de responsabilidad a la empresa las causas siguientes:

I.—Si comprueba haber tomado las precauciones razonables para evitar el daño, y las medidas técnicas exigidas por esta ley y su reglamento.

II.—En el caso de retraso, si se debió a condiciones meteorológicas adversas, o por maniobras de salvamento, o por razones fundadas en la protección de la vida humana o de la propiedad.

III.—En cualquier caso, si comprueba que el daño se debió a hechos o circunstancias propias de la víctima o a hechos ilícitos de un tercero.

Las acciones para exigir las indemnizaciones arriba señaladas, prescribirán en el plazo de un año, contado a partir de la fecha de los hechos que les dieron nacimiento o en su defecto de la fecha de la iniciación del viaje prevista en el contrato de transporte.

El transporte que se efectúe en cumplimiento de una obligación impuesta por la ley, se equipara al realizado conforme a contrato por remuneración, para los efectos de la responsabilidad.

2) *Responsabilidad por daños a terceros.*

Cuando por la operación de una aeronave, o por objetos desprendidos de la misma se causen daños a las personas o a las cosas que se encuentren en la superficie, nacerá la responsabilidad con sólo establecer la existencia del daño y su origen.

Esta responsabilidad recaerá sobre quien tenga, ya sea la propiedad, ya la posesión de la aeronave.

Para los efectos de lo anterior, se entiende por operación de una aeronave todo movimiento de la misma en tierra, o durante el vuelo realizado bajo sus propios medios motores.

El propietario y el poseedor de la aeronave estarán exentos de responsabilidad.

I.—Cuando los daños provengan de falta propia de la víctima, o cuando sean el resultado de actos cometidos por un tercero con la intención de causar daño a la aeronave, a la víctima, o a las cosas.

II.—Cuando la persona que opere la aeronave, lo haga sin su consentimiento; se tendrá que demostrar que se tomaron las medidas preventivas necesarias, no obstante lo cual fué imposible evitar el uso ilegítimo sin cuyo requisito será solidariamente responsable con el autor del daño.

En los casos de colisión de dos o más aeronaves, los propietarios o poseedores serán solidariamente responsables, por los daños causados a los terceros o a los bienes en la superficie.

3) *Responsabilidad por daños a carga y equipaje facturado.*

Las empresas concesionarias y permisionarias del servicio público de transporte aéreo regular y no regular, serán responsables de los daños causados a la carga o el equipaje facturado;

I.—Por pérdida o avería sufrida desde el momento de su recibo por la empresa, hasta el momento de su entrega al destinatario.

II.—Por el retraso en la entrega de la carga o el equipaje facturado, más allá del período previsto en el contrato de transporte y según lo prevenga el reglamento respectivo.

Los casos en que la empresa estará exenta de responsabilidades, son aplicables los señalados anteriormente, por lo que no es necesario su repetición.

Las reclamaciones para los casos de pérdidas, avería o retraso de la carga o equipaje facturado, deberán ser hechos valer ante la empresa dentro de los tres días siguientes a la fecha de entrega o a la fecha en que debió entregarse.

La falta de reclamación oportuna impedirá el ejercicio de las acciones correspondientes.

Las acciones para exigir el pago de las indemnizaciones prescribirán en el plazo de noventa días a partir de la fecha en que debió entregarse la carga o el equipaje facturado.

4) *Ventajas del seguro sobre la prenda de dinero como garantía.*

Por último convendrá señalar que el seguro de responsabilidad civil, es en la práctica una mejor y más eficaz garantía para las personas que viajan en avión, que la prenda de dinero depositado en la Nacional Financiera como lo establece el artículo 343 letra "C", del inciso III, de la Ley de Vías Generales de Comunicación (reformada en 1950), por la cantidad enorme de depósitos que se tendrían que hacer para cubrir un sólo siniestro de un avión de gran capacidad como los "Constellation", en que se puede dar el caso de que perezcan 50 personas, lo que representaría una indemnización de \$2.500,000.00 (dos millones y medio de pesos), depósito que inmediatamente habría que reconstituir en caso de siniestro.

Por el contrario el seguro tiene la ventaja de que se pueden distribuir las pérdidas entre las diversas mutualidades, constituidas por las empresas de seguros y reaseguros.

CAPITULO SEXTO

EL SEGURO AEREO

SUMARIO. I.—El Derecho Aéreo como rama autónoma. II.—El Seguro Aéreo. 1) Su noción e importancia. 2) Objeto del seguro aeronáutico. 3) Especies de seguros aéreos. 4) Doctrina extranjera. Convenciones internacionales acerca de la responsabilidad de los portadores aéreos. 5) Los consorcios o pools aéreos.

I.—EL DERECHO AEREO COMO RAMA AUTONOMA.

EL DESARROLLO, del que día a día somos testigos, de las relaciones internacionales, y el progreso cada vez más intenso de la aeronáutica, han logrado acrecentar la atención de los juristas hacia los problemas que en la esfera del derecho derivan de la locomoción aérea.

El Derecho Aéreo, que se encuentra en vías de desarrollo, es sin duda susceptible de ser incorporado a alguna de las disciplinas jurídicas ya constituidas; no cabe, por ello negarle cierto carácter autónomo, en consideración a determinados rasgos precisos y concretos que, en todo caso, se nos muestran como privativos y peculiares de la misma.

Este problema de la autonomía ha sido estudiado y en forma amplia, por juristas italianos de renombre, tales como AMBROSINI, FRAGALI, BASSANI, D'AMELIO, COGLIONO, etc.

Unos han sostenido la tesis de la especialidad del Derecho Aéreo, el cual según ellos debe ser elaborado sobre bases enteramente distintas a las establecidas anteriormente; otros han ne-

CAPITULO SEXTO

EL SEGURO AEREO

SUMARIO. I.—El Derecho Aéreo como rama autónoma. II.—El Seguro Aéreo. 1) Su noción e importancia. 2) Objeto del seguro aeronáutico. 3) Especies de seguros aéreos. 4) Doctrina extranjera. Convenciones internacionales acerca de la responsabilidad de los portadores aéreos. 5) Los consorcios o pools aéreos.

I.—EL DERECHO AEREO COMO RAMA AUTONOMA.

EL DESARROLLO, del que día a día somos testigos, de las relaciones internacionales, y el progreso cada vez más intenso de la aeronáutica, han logrado acrecentar la atención de los juristas hacia los problemas que en la esfera del derecho derivan de la locomoción aérea.

El Derecho Aéreo, que se encuentra en vías de desarrollo, es sin duda susceptible de ser incorporado a alguna de las disciplinas jurídicas ya constituidas; no cabe, por ello negarle cierto carácter autónomo, en consideración a determinados rasgos precisos y concretos que, en todo caso, se nos muestran como privativos y peculiares de la misma.

Este problema de la autonomía ha sido estudiado y en forma amplia, por juristas italianos de renombre, tales como AMBROSINI, FRAGALI, BASSANI, D'AMELIO, COGLIONO, etc.

Unos han sostenido la tesis de la especialidad del Derecho Aéreo, el cual según ellos debe ser elaborado sobre bases enteramente distintas a las establecidas anteriormente; otros han ne-

gado su existencia argumentando que su conjunto constituye solamente la aplicación de distintas ramas a un objeto determinado; la inmensa mayoría sin embargo han proclamado su autonomía como disciplina jurídica. A estos últimos autores los encabeza ANTONIO AMBROSINI.

Ya que estamos hablando de la autonomía, deberemos hacer referencia a sus diferentes clases; o sea la jurídica, legislativa, y científica o didáctica.

El Derecho Aéreo es autónomo estáticamente en el criterio DE AMBROSINI, porque para éste la autonomía de una rama del derecho existe cuando las reglas que la integran rigen una materia nueva, ya que es entonces cuando participa de principios especiales, y constituye un todo completo considerado como una disciplina.

Es autónomo jurídicamente, porque el Derecho Aéreo se refiere a una materia nueva, la navegación aérea; sus principios generales le son particulares a él y no a otros derechos; sus instituciones están fundadas en un sistema único y propio; y en fin sus disposiciones procesales sobre los siniestros aéreos y su liquidación así como sobre la actuación de los transportadores, constituyen verdaderos y específicos procesos de instrucción y conocimiento de los fenómenos jurídicos de la aviación, es por esto que los elementos arriba descritos, le dan una unidad orgánica que se distingue de las demás ramas de la ciencia de la cual forma parte integrante.

Es autónomo desde el punto de vista legislativo, y la mejor prueba la podemos encontrar sin ir muy lejos en que la mayoría de las legislaciones aéreas han consagrado al Derecho Aéreo formando parte de un cuerpo de leyes distinto; en México no se le ha considerado de igual manera.

En el campo internacional el Derecho Aéreo se ha consagrado autónomo, en los acuerdos multilaterales como la Convención Internacional para la regulación de la Navegación Aérea de París, de octubre de 1919; en el Convenio Iberoamericano de Navegación Aérea de Madrid de noviembre de 1926; en el Convenio Panamericano de Aviación Comercial de la Habana de febrero de 1928; en el Convenio sobre Tráfico de Aviones de Buenos Aires de junio de 1935, y en las Convenciones Internacio-

nales de Aviación Civil de la conferencia de Chicago de diciembre de 1944.

Así como también en los acuerdos bilaterales celebrados entre dos estados, como el de México y Portugal de 1949.

En las leyes nacionales también se consagra autónoma esta rama jurídica.

Así tenemos en Estados Unidos el *Civil Aeronautics Act* de 1938; en Inglaterra el *Air Navigation Act* de 23 de diciembre de 1920 reformado en 1925, 1927, 1928 y 1929; en Rusia, el Código de Navegación Aérea de 31 de mayo de 1924; en Italia el Código de Navegación de 30 de marzo de 1942. Nuestra Patria consagró la legislación aérea en forma autónoma en su primera ley sobre la materia del año de 1930, codificándolo después con otros derechos en forma discutible.

En el aspecto científico o didáctico, el derecho aéreo es autónomo en virtud de constituir un campo diferente de especulación y de enseñanza; en diversas universidades es enseñado, dándosele la importancia que merece, y equiparándolo a las asignaturas más importantes.

Citaré algunas personalidades que se ocupan de esta rama del derecho: JOHN C. COOPER, en Estados Unidos, MAURICE LEMOINE en Francia; AMBROSINI y AMADEO GIANINI en Italia; y en nuestro querido México OCTAVIO VEJAR VAZQUEZ, RAUL VEGA CORDOBA, LUIS ANDRADE PRADILLO, y ANTONIO FRANCOZ RIGALT.

Los principios generales del Derecho Aéreo le son particulares a él y no a otros derechos.

Hay quienes trataban de identificar al Derecho Aéreo con el marítimo, cuando realmente existe bastante diferencia entre las normas jurídicas aplicables a cada una de las disciplinas arriba señaladas.

El Derecho Aéreo es autónomo en razón de que sus principios generales, le son particulares por la naturaleza peculiar de su objeto; la aeronave y su desenvolvimiento en la atmósfera.

La aeronavegación requiere una legislación rigurosa, y un control técnico más efectivo de las autoridades.

Hay naciones que están rodeadas de mares y otras nó; en cambio todas sin excepción están cubiertas por el inmenso man-

to aéreo en que se sostienen los aviones. La diferencia entre los principios de ambas materias es bastante notable.

Hugo Grocio proclamó años atrás la libertad de los mares; contrariando esto la convención para la reglamentación de la Navegación Aérea de París de 13 de octubre de 1919, y la de Aviación Civil Internacional de Chicago de 1944, declararon que los estados tienen soberanía completa y exclusiva sobre el espacio atmosférico situado sobre sus territorios.

El Sr. Lic. EDUARDO SOLIS, en su libro "El Buque" coloca en una situación independiente frente al derecho, a la aeronave respecto del buque.

El hablar de autonomía no quiere decir ni mucho menos, que no pueda tener el Derecho Aéreo puntos de coincidencia con otras disciplinas, entre ellas el derecho de los transportes de la navegación.

Naturalmente que entre todos los medios de comunicación tendrá que haber ciertas similitudes, pero esto de ninguna manera significa que el Derecho Marítimo, ferroviario y aéreo, formen un solo derecho.

Los primeros textos que se ocupan de la navegación aérea, son los siguientes:

En el orden interestatal la convención de 13 de octubre de 1919; en el estatal la ley nacional de la Gran Bretaña, *Air Navigation Act*, promulgada en 1920; la ley alemana de la navegación aérea es de 1922; la francesa de 31 de mayo de 1924, y la nuestra de 1930.

Los organismos de este derecho, es decir del aéreo, podemos agruparlos en tres categorías; órganos que concurren a la elaboración del Derecho Aéreo; órganos de aplicación de este mismo derecho, y órganos jurisdiccionales facultados para resolver coactivamente cuestiones que afectan a la navegación y tráfico aéreo internacionales.

Nadie discute el que la aviación haya revolucionado las costumbres, y condiciones de vida de los individuos y de los pueblos.

Podría decirse que el avión aumenta el espacio a medida que acorta la distancia, hasta dejarla reducida a su mínima expresión.

Que duda cabe, respecto de que el Siglo XX será recordado entre otras cosas, por el invento de un nuevo medio de comunicación; el transporte aéreo.

Al mismo tiempo que medios de comunicación entre los pueblos, son una nueva fuente de peligros para los hombres y los estados; de aquí la obligación de éstos de adoptar una serie de medidas que les pongan a cubierto de los riesgos o peligros eventuales que dimanen del nuevo medio de transporte.

II.— SEGURO AEREO.

1) *Su noción — Su importancia.*

¿EL SEGURO aéreo es substancialmente distinto de los otros seguros de responsabilidad?

Empezaremos por decir que sí existe un seguro aéreo de responsabilidad, tanto desde el punto de vista jurídico, como técnico.

Para lo primero hasta recordar que entre otros países Italia, tiene una legislación especial; en aquellos países donde no existe doctrinariamente, se considera al seguro aéreo diferente del terrestre y del marítimo.

Desde el punto de vista técnico sí encontramos diferencias entre el seguro de responsabilidad civil aéreo con el marítimo y el terrestre.

Lo anterior estriba de manera principal, en que las causas del siniestro en los diferentes medios de transporte son esencialmente diferentes; por lo tanto tendrán que influir en la reglamentación contractual del seguro.

En México repetimos no hay ley que regule especialmente el seguro aéreo.

Una vez que hemos presentado las ideas anteriores que nos servirán de base al estudiar el seguro aéreo, diremos unas cuantas palabras respecto del mismo.

Su aparición fué posterior a la de los seguros marítimos y terrestres, ya que la aviación comercial comenzó prácticamente a cobrar importancia después de la guerra (1914-1918).

Fué entonces cuando se empezó a especular sobre los ries-

gos a que se sujetaban las personas que viajaban por el aire, en comparación con otros medios de transporte; se fueron elaborando poco a poco estadísticas que proporcionaron datos más precisos.

Se pensó en la necesidad de crear un medio de garantía, tanto para los pasajeros como para las empresas de transporte, al que se llamó Seguro Aéreo, denominación que se adoptó atendiendo a que los principales riesgos a que se estaba expuesto, se encontraban en el aire.

La importancia práctica que tiene este seguro es enorme; pues es de vital importancia poder precisar los derechos y obligaciones de los portadores, de los viajeros, de las personas ajenas que se encuentran en la superficie, de los herederos de la víctima de un accidente y tantos otros problemas que pueden presentarse en esta materia.

En nuestra querida Patria se habían olvidado del seguro de responsabilidad civil del porteador aéreo, reglamentándose en general la responsabilidad de los portadores.

Fué hasta últimamente con motivo de un sonado accidente aéreo, que se reglamentó bastante más esta materia, que no ha llegado a desarrollarse lo que en otros países en donde sí se da la importancia que merece, reglamentando en forma amplia y precisa sus diferentes problemas.

Por la importancia que día a día alcanza la aeronavegación, es necesario:

a) —Aumentar la seguridad a bordo de las aeronaves, de tal suerte que la eventualidad de una caída o de un accidente se haga cada vez más rara.

b) —Los accidentes que será imposible evitar, y los que desgraciadamente habrá siempre, cualesquiera que sean los progresos alcanzados en materia de seguridad, tendrán una pequeña compensación al establecer la reparación material.

Definir el seguro de que nos hemos venido ocupando líneas arriba, no es cosa fácil, prueba de ello es que muchos autores prefieren no dar una definición.

Hay quien lo defina atendiendo a su objeto; es decir, según se aplique a las personas, a las cosas transportadas, a la responsabilidad.

Seguro Aéreo — es un contrato por el cual la empresa aseguradora, asegura la responsabilidad de los portadores aéreos respecto de los pasajeros, las personas que se encuentran en la superficie, los miembros de la tripulación y las mercancías, mediante el pago de una prima. ¿Es seguro aéreo o de responsabilidad? O bien podríamos decir;

Seguro Aéreo — es un contrato por el cual la empresa aseguradora, asegura los intereses de los portadores aéreos representados en sus bienes, pasajeros, personas que se encuentran en la superficie, personal de la tripulación y mercancías, mediante el pago de una prima.

Otros autores consideran que no es correcto definir al seguro aéreo, en virtud de que es un seguro de responsabilidad lisa y llanamente, aplicable a los riesgos que se corren en el aire, y de aquí precisamente que se le haya denominado aéreo.

2) Objeto del Seguro Aeronáutico.

Podemos decir que es doble, ya que en el seguro materia de nuestro estudio están comprendidos el daño y la responsabilidad.

Dentro del primero encontramos todos los siniestros que pueden sufrir las aeronaves, la tripulación y el pasaje.

La segunda tiene como mira resguardar la responsabilidad de los propietarios de aeronaves o de las compañías, derivadas del ejercicio de la navegación aérea.

Viendo lo anterior desde un punto de vista más amplio encontraremos que el seguro de responsabilidad puede quedar comprendido dentro del seguro de daños, ya que se garantiza la indemnización de una lesión patrimonial en el interés de los terceros.

Ambos seguros, podemos diferenciarlos en cuanto a extensión y así veremos que el seguro por daños abarca o cubre los riesgos personales, procedan de caso fortuito o de fuerza mayor.

El seguro de responsabilidad diremos es más particular, menos general, ya que sólo cubre la deuda del propietario o de la empresa aérea, respecto del tercero perjudicado.

El seguro aéreo de daños tiende a garantizar los perjuicios causados con la muerte de una persona.

Así como se acostumbra asegurar a los trabajadores que desempeñan su trabajo en la tierra, o en el mar, de igual manera existe en la mayoría de los países el seguro obligatorio para la gente que llamaremos del aire.

Para la mayoría de los aseguradores el riesgo que podríamos llamar de vuelo, no está comprendido dentro del seguro de vida.

3) *Especies de Seguros Aéreos.*

Para algunos autores las tres grandes ramas de este tipo de seguro son:

- a) Seguro contra los daños a las cosas.
- b) Seguro contra accidentes aéreos.
- c) Seguro de responsabilidad.

Diremos unas cuantas palabras de cada uno de ellos, para establecer sus diferencias fundamentales.

a) *Seguro contra los daños a las cosas:*

Las partes en este seguro son: por un lado, la compañía de seguros que desempeña el papel de aseguradora, y por la otra el propietario de la aeronave o compañía a la que pertenece el aparato, que representan el papel de asegurados.

Excepcionalmente acostumbran tomar los viajeros este tipo de seguros, para garantizar los bienes transportados; independientemente de la garantía que tienen respecto de los mismos amparada en la responsabilidad del porteador.

El seguro contra los daños a las cosas podemos referirlo:

- I) A la aeronave,
- II) A las cosas en ella transportadas.

Podemos a su vez decir que puede ser total y parcial, según que cubra o no la cosa en su integridad.

El objeto del seguro debe ser si no determinado por lo menos determinable, ya que la individualización de la cosa asegurada es un elemento esencial del contrato.

La aeronave consta de varios elementos constitutivos; la carrocería, el motor, etc., generalmente la duración de este último es más corta, y por lo tanto puede estar sujeto a substitución.

Sobre esto nos haremos dos preguntas:

¿Cuando se toma un seguro total para una aeronave, quedará comprendido dentro del mismo el nuevo motor?

¿En caso de seguro parcial, qué partes de la aeronave quedarían amparadas por el seguro?

Daremos respuesta a la primera pregunta:

Cuando el seguro de la aeronave es total, la cosa asegurada está perfectamente definida. Por tratarse de un cuerpo compuesto, se entiende que están comprendidos todos los elementos constitutivos, en cuanto forman parte del todo asegurado.

En el caso de que una de las partes componentes fuere substituída, habría que hacer la siguiente distinción; la necesidad natural y técnica de tal substitución, de aquella que se hace por simple voluntad del propietario de la aeronave.

Si éste teniendo por ejemplo el motor de una aeronave totalmente asegurada en buenas condiciones, lo substituye por otro en condiciones técnicamente inferiores, los riesgos a que estará expuesto dicho motor que naturalmente serán mayores, no estarán cubiertos por el seguro.

No se podrá opinar en el mismo sentido cuando la substitución se deba a una necesidad técnico-natural.

REGELSLAERG afirma:

“Las partes constitutivas son de dos clases; aquellas que no pueden subsistir sin una cosa principal (el edificio sin el terreno), y aquellas sin las cuales no puede subsistir la cosa principal”.

FERRARA dice: una máquina, un automóvil, una aeronave, no representan sólo una adición de piezas atornilladas, elevadas y unidas, sino un único corpus, una nueva cosa que tiene un destino económico y un valor independiente y diferente del conjunto de las piezas.

La aeronave formada por un conjunto de más partes, se volvería inservible de lograrse la separación de sus partes.

Concluiremos diciendo; el seguro de una aeronave cubre también las partes de ella substituídas después del contrato de seguro, siempre y cuando la substitución no se deba al arbitrio del asegurado, sino a una necesidad de la aeronavegación.

El asegurado deberá informar inmediatamente de cualquier

substitución, al asegurador que está en todo derecho de conocer las novedades de la cosa asegurada.

En el caso de que la aeronave se asegure parcialmente, habrá que distinguir dos hipótesis:

a) La parcialidad del seguro pudo consistir en haber determinado su importe, es decir, hasta qué cantidad se cubrirán los daños sin especificación de las partes de la aeronave.

b) La parcialidad pudo consistir en haber asegurado específicamente sólo una parte de la aeronave (por ejemplo el motor).

En el primer caso al ocurrir un siniestro que ocasione la pérdida entera de la aeronave, el asegurador estará obligado hasta el importe asegurado.

En el segundo caso en que se especificó expresamente la parte de la aeronave que se aseguró, al sobrevenir un accidente que tuviera como consecuencia la pérdida total del aparato, la indemnización se limitaría a la parte por la que se tomó el seguro.

Cuando el siniestro fuere parcial, es decir que el aparato quedare descompuesto por el desperfecto de algunas de sus partes, igualmente sólo se considerará para los efectos del seguro la parte asegurada.

La indemnización del asegurador será total o parcial, según el daño que sufrió la parte asegurada.

En el seguro que se toma para asegurar la aeronave, están comprendidos los riesgos de incendio.

b) *Seguro contra accidentes aéreos.*

En esta especie habrá que hacer la siguiente distinción;

1) Seguro del personal de la aeronave.

Cada uno de los miembros de la tripulación podría tomar un seguro contra los accidentes aéreos a que está expuesto en una serie de viajes; generalmente lo anterior no se acostumbra, tomando en consideración que el personal está garantizado con el seguro que toma la empresa para asegurar su responsabilidad frente a los mismos.

Las partes en este último contrato son la empresa de seguros y la de transportes; en cambio en el primer tipo de contrato el asegurado sería el miembro de la tripulación.

II) Seguro contra accidentes aéreos a los pasajeros.

Este es un seguro completamente independiente al seguro de responsabilidad del porteador, aunque muchas personas los confunden creyendo que se trata de un mismo seguro o que existe cuando menos cierta dependencia del uno para el otro.

Mientras que en el seguro de responsabilidad están, podríamos decir garantizadas las indemnizaciones de todos los pasajeros, aunque no son partes en el contrato, en el seguro contra accidentes estarán garantizados única y exclusivamente los viajeros que tomaron un seguro directamente con la compañía aseguradora.

La mayoría de estas personas ni siquiera se imaginan que en el seguro de responsabilidad del porteador, cuyo objeto es cubrir la responsabilidad del mismo, tienen una garantía en el caso de sobrevenir un accidente, pues en este caso probablemente no tomarían un seguro contra accidentes.

Quienes creen que en el precio del boleto vendido por la Compañía de transportes está incluida la prima del seguro, están en un error, pues el pasajero no es parte contratante en el seguro de responsabilidad, en cambio representa el papel de asegurado en el seguro contra accidentes.

c) *Seguro de responsabilidad que a su vez se divide en:*

1) Seguro de responsabilidad por accidentes a los pasajeros.

Las partes en este contrato de seguros, que muchos lo consideran erróneamente como seguro del viajero son; por un lado, una empresa de seguros, y por la otra una empresa de transportes que asegura su responsabilidad frente a los terceros que al mismo tiempo tienen en el contrato un medio de garantía, no obstante lo cual no deben ser considerados como partes.

II) Seguro de responsabilidad civil por daños a las personas y a las cosas en la superficie.

Este seguro lo toma directamente la compañía aérea que representa el papel de asegurada en el contrato de seguro, para garantizar su responsabilidad frente a los daños que pudieran sufrir los terceros y sus bienes en la superficie.

4) *Doctrina Extranjera.—Convenciones Internacionales acerca de la responsabilidad de los porteadores aéreos.*

Convención de Varsovia. (12 de octubre de 1929).

Transporte Aéreo.

La intensa vida de relaciones, comerciales, políticas, etc., entre los súbditos de nacionalidades dispares, y sus propios estados había de suscitar tarde o temprano, el problema normativo del transporte aéreo.

El acortamiento de las distancias, la aproximación de las lejanías y las necesidades de todas clases, de los distintos grupos sociales y políticos pedían a gritos una regulación jurídica que, vinculando los estados entre sí, facilitara y fomentase por vía aérea el intercambio de intereses de los hombres dedicados a la vida mercantil.

Transporte Mercantil Internacional

Es aquel en el cual según las estipulaciones de las partes el punto de partida y el de destino, —haya o no interrupción del mismo o transbordo—, estén situados en territorio de dos partes contratantes o en territorio de una sola, si hay prevista alguna escala en territorio sometido a la soberanía, al feudo, al mandato, o a la autoridad de otra potencia aunque no sea contratante.

El transporte sin escalas entre los territorios sometidos a la soberanía, feudo, mandato o autoridad de la misma alta parte contratante, no será considerado como internacional a los efectos de la convención.

El transporte aéreo que haya de ser realizado por varios porteadores, se estimará para efectos de la Convención como transporte único, cuando ésta sea la intención de las partes, abstracción hecha de si fué estipulado mediante un solo contrato o una serie de contratos, no perdiendo tampoco su carácter internacional por las circunstancias de que sea efectuado en un territorio sometido a la soberanía, feudo, mandato o autoridad de una misma alta parte contratante.

(Conferencia internacional de Derecho Privado Aéreo, celebrada en París, en 1925).

“La mayor parte de las legislaciones reconocen que la responsabilidad debe de ser mayor en los contratos de remuneración, que en los contratos gratuitos”.

La C.I.T.E.J.A. (*Comité Internacional Técnico de Expertos Jurídicos del Aire*), ha estudiado la posibilidad de elaborar un nuevo régimen de responsabilidad respecto de los transportes con fines científicos, religiosos, filantrópicos, etc., realizados por individuos o entidades, sin que medie remuneración antes de la partida de la aeronave, y también para los transportes efectuados por vía de primer ensayo o en circunstancias extraordinarias al margen del fin de lucro, normalmente perseguido por el porteador.

Responsabilidad del porteador.

Este responde de los daños y perjuicios causados al viajero en caso de accidente, cuando éste se produce a bordo de la aeronave o durante las operaciones conocidas con el nombre de embarque y desembarque.

Igualmente será responsable de los daños y perjuicios, ocasionados por la destrucción, pérdida o avería del equipaje registrado, o de las mercancías cuando el acontecimiento que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo.

Conforme al artículo 1º de la convención de Varsovia, ésta se aplica a todo transporte internacional de personas, equipajes o mercancías afectado por aeronave mediante remuneración, y a los transportes gratuitos efectuados en aeronave por una empresa de "Transportes Aéreos".

Periodo del transporte.

Este punto fué muy discutido en las sesiones de la C.I.T.E.J.A. y en las celebradas por la segunda conferencia internacional, sobre el Derecho Privado Aéreo.

Actualmente por la distancia que media entre la ciudad y los aeródromos, se suele estipular un contrato accesorio respecto del trayecto comprendido entre la ciudad y el aeródromo y vice-versa.

Por medio de sus representantes varios países opinaron a este respecto:

Proposición Británica: — El periodo de transporte aéreo,

debía comprender el lapso de tiempo durante el cual los pasajeros, mercancías, y equipaje, están a bordo de la aeronave, o en el aeródromo; el curso de la realización del transporte aéreo sólo se interrumpiría para los pasajeros desde el instante que abandonasen el lugar de aterrizaje, y para las mercancías y equipajes desde el momento que el transporte se reanude, con otro medio distinto del avión.

La Delegación Brasileña se expresó en este sentido:

La responsabilidad del porteador aéreo comenzará en el momento mismo en que el pasajero embarque en la aeronave; y no había responsabilidad si el pasajero moría antes de entrar a la aeronave.

Citaremos otras interpretaciones relacionadas con el punto de que nos estamos ocupando:

I.—El embarque comienza cuando el pasajero sube al vehículo del porteador que le traslada al aeródromo; el desembarque finaliza en el momento en que el pasajero abandona el vehículo que le ha trasladado a la ciudad de destino.

II.—El embarque comienza cuando el pasajero entra en el aeródromo de partida; finaliza cuando se abandona el aeródromo de destino.

III.—El embarque comienza cuando el pasajero sale de las instalaciones del aeropuerto, para la aeronave destinada a realizar el viaje, finaliza al entrar el pasajero en las instalaciones del aeropuerto de destino.

IV.—El embarque comienza cuando el pasajero ha puesto el pie en la escalerilla de la aeronave, terminado cuando se halla en tierra.

Las opiniones señaladas con los números I y II, no se ajustan a las actas de convención.

La señalada con el número III, es susceptible de objeciones, ya que en muchos países se acostumbra, que los aeródromos se hallan bajo el control del gobierno o municipios del territorio en que están enclavados, y como no dependen del porteador que carece de autoridad sobre ellos, no parece lógico aplicar las reglas de la convención, antes de que el pasajero se encuentre a bordo de la aeronave.

Convención de Varsovia — La recepción del pasajero por

la compañía, comienza en el momento en que el pasajero pone pie en el aparato.

SULLIVAN dice: el pasajero que desembarca y sale de la aeronave, y traspone la custodia del porteador, rompe con la continuidad de la responsabilidad de éste.

Transporte de Mercancías.

Se entiende que comienza la responsabilidad en el momento de la entrada de las mercancías en el aeródromo de partida, finalizando en el momento en que salen del aeródromo de destino sin que dicho período se estime interrumpido por el hecho de que fueren transbordadas a otro avión en caso de aterrizaje forzoso, si durante dichas operaciones permanecen bajo la custodia del porteador o empresa que efectúe el transporte.

La I.A.T.A. (Asociación Internacional del Tráfico Aéreo) excluye toda responsabilidad, por daños sobrevenidos durante el transporte accesorio.

Retraso

El porteador es responsable de los daños resultantes de un retraso, en el transporte aéreo de viajeros, equipajes o mercancías.

Para que tenga éxito la reclamación deberá probarse:

- a) El hecho material del retraso.
- b) Que el mismo ocurrió durante el transporte aéreo.
- c) La existencia de un perjuicio ocasionado, directamente por el retraso.

Las compañías de navegación aérea, debían fijar su itinerario y horario, pero sin garantizar la llegada a hora exacta; con esta condición en el contrato no podrá suscitarse la cuestión del retraso, salvo cuando éste no fuere razonable.

Para determinar los daños que tienen que ser compensados por el porteador de pasajeros en caso de retraso, se recurrirá al derecho nacional de cada país.

Prueba

El porteador no será responsable si prueba que él y sus representantes, adoptaron todas las medidas necesarias, para evitar el daño o que les fué imposible adoptarlas.

Al porteador corresponderá la carga de la prueba, si el demandante demuestra la existencia de un perjuicio directo, resultante de la demora; por compensación puede llegar a pagar hasta el importe completo del costo del transporte.

Transportes Sucesivos

El viajero no podrá dirigir sus acciones contra el porteador que haya realizado el transporte en el trayecto, donde se haya producido el accidente o el retraso, cuando por pacto expreso el primer porteador haya asumido la responsabilidad por todo el viaje.

Tratándose de equipaje o de mercancías el expedidor podrá recurrir contra el primer porteador, y el destinatario, con derecho a la entrega de lo transportado.

Contra el último, pudiendo además uno y otro, ir contra el de la etapa en que haya ocurrido la destrucción, pérdida, avería o retardo.

Dichos porteadores serán solidariamente responsables respecto al expedidor y al destinatario.

Transportes Combinados

El transporte aéreo puede ser combinado con el transporte por ferrocarril, con el marítimo, y con el de carretera.

El aéreo-marítimo es frecuente para el correo; generalmente se acostumbra hacer el enlace entre ciudades y aeropuertos, por medio de un servicio de autobuses; más que de un transporte combinado, se trata de un transporte accesorio.

Por lo que se refiere a este punto, analizaremos varios sistemas:

a) Sistema Alemán.

Los pasajeros transportados por una aeronave de la Luf-

thansa, que hubiesen sufrido un accidente, podrían cambiar sus billetes por los de la empresa nacional de ferrocarriles, hasta la estación o punto final del billete aéreo.

b) Sistema Belga.

Conforme a éste, el piloto, estaba en posesión de billetes especiales con los que podía obtener, luego los billetes ferroviarios precisos para cualquier lugar de Bélgica; les solían llamar "Boletines de Requisa".

Las compañías aéreas deberán tener la misma nacionalidad que las ferroviarias.

Toda compañía aérea tiene que abonar a las administraciones ferroviarias en sus países respectivos, el importe resultante de las requisas de cualquier otra compañía adherida al acuerdo, la cual reembolsará a la primera las sumas que por tal concepto hubiere satisfecho.

Existe también el transporte combinado tratándose de mercancías.

Convención de Roma (29 de mayo de 1933).

Trató principalmente de las reglas relativas a los daños ocasionados a los terceros en la superficie.

Nos referiremos aunque sea de una manera rápida a algunas de sus disposiciones.

El daño causado por una aeronave en vuelo a las personas y a los bienes que se encuentren en la superficie da derecho a reparación con la sola prueba de que se causó el daño, y que éste fué producido por la aeronave.

La aeronave está considerada en vuelo desde el momento de las operaciones de salida, hasta que terminan las operaciones de aterrizaje.

La responsabilidad vista en relación con lo dicho líneas arriba, no puede ser descartada o atenuada, más que en el caso en que la falta de la persona lesionada haya causado el daño o contribuído al mismo de alguna manera.

Salvo lo dicho en el párrafo anterior la responsabilidad corresponderá al explotador de la aeronave; considerarse como tal aquella persona que tiene la disposición, y que hace uso de ella por su propia cuenta.

En el caso que el nombre del explotador no haya sido ins-

crito en el registro aeronáutico o sobre cualquier otro documento oficial, el propietario estará reputado como explotador mientras no se pruebe lo contrario.

Toda persona que use la aeronave, sin consentimiento del explotador, responderá del daño causado, y el explotador que hubiere tomado las medidas necesarias para evitar el uso indebido, responderá solidariamente con aquél.

En caso de un daño causado en la superficie por dos o más aeronaves, los explotadores de éstas son solidariamente responsables respecto de los terceros dañados, considerándose a cada uno de ellos comprendidos en las condiciones y límites de la presente convención.

Cuando varias personas salieran perjudicadas por el mismo accidente, si la suma global a pagarse a título de reparación rebasa los límites fijados, habrá derecho a proceder a la reducción proporcional del derecho de cada uno, de manera de no rebasar en conjunto los límites señalados; deberán hacer valer sus derechos o notificar sus reclamaciones al explotador en el plazo de seis meses contados a partir del día del accidente.

Otro de los artículos de la convención señala la obligación de llevar todo porteador a bordo el certificado de seguro de responsabilidad, frente a los terceros con respecto a los daños ocasionados en la superficie.

5) *Los consorcios o "pools" aéreos.*

Diremos unas cuantas palabras del sistema de los *consorcios* de aseguradores, que tienen actualmente tanta importancia.

EL RAPIDO desarrollo de la navegación aérea comercial trajo como consecuencia inmediatamente el que se empezara a reflexionar sobre la importancia de asegurar los riesgos del aire.

En un principio los aseguradores de otras ramas se vieron en la necesidad con el fin de conservar su clientela, de cubrir en algunos casos las consecuencias de la navegación aérea.

No teniéndose después de la guerra estadísticas, sobre todos los problemas de la navegación aérea era muy difícil el establecer

el seguro; los primeros resultados fueron deplorables, algunos fueron verdaderamente desastrosos, razón por la cual varias compañías aseguradoras prefirieron abstenerse de asegurar esta clase de riesgos.

En diferentes países optaron las Compañías de Seguros por agruparse para abordar en común el estudio de estos riesgos particularmente peligrosos.

Su primera idea consistió en reunir los mayores datos que le fué posible, concernientes a la navegación aérea.

Posteriormente tomaron la decisión de que una oficina central tuviera la prerrogativa de aceptar los negocios, y de repartirlos en determinada proporción entre los interesados.

La repartición de cada asunto entre un gran número de miembros limita las pérdidas a una cifra razonable; con este sistema se evitó que una sola compañía respondiera por los daños de un catástrofe, que traería como consecuencia en algunos casos el que llegaran a afectarse las reservas de las compañías más fuertes.

Este tipo especial de seguro recibió diferentes nombres; en unos países lo conocieron con el nombre de *consorcios avionísticos*, en otros les decían *pools*, y en fin había países que preferían denominarlo reuniones de aseguradores, siendo en todos la misma institución.

Hay que hacer notar lo siguiente que considero de importancia: es cierto que de hecho y jurídicamente no existe solidaridad entre los miembros de un *pool*; en el caso de que alguno de ellos tuviera ciertas dificultades que podríamos llamar internas, el asegurado no tendría ningún recurso contra los otros, por la parte asegurada correspondiente al que se encuentra en mala situación.

El sistema de que nos hemos venido ocupando, para algunos autores no es otra cosa que la práctica conocida en el ramo marítimo y terrestre, con el nombre de *coaseguro*.

La diferencia en que éste es ocasional y puede variar con cualquier asunto; en cambio el *pool* está concertado de antemano y sus efectos generalmente existen en proporción determinada, pudiéndose establecer entre las mismas compañías.

Este sistema no es el único que se practica; las organizacio-

ries escandinavas e italianas prefieren repartir los riesgos siguiendo el sistema del reaseguro, Inglaterra y Francia, entre otros países tienden al primer método.

En el reaseguro el asegurado conserva el derecho de hacerse indemnizar por el asegurador principal, sin preocuparse de la situación eventual del reasegurador.

Generalmente los *pools* poseen su reglamento interior; se reparten a prorrata al fin del año los beneficios o las pérdidas entre las partes garantizadas por cada compañía.

Se acostumbra renovarlos cada año, pudiendo cada miembro separarse al final de cada ejercicio.

Su existencia depende de la buena voluntad y del desinterés de los aseguradores.

El movimiento a favor de la creación de los *pools* tomó gran incremento después de la guerra de 1914-1918; con pocos años de diferencia se fueron estableciendo en las principales capitales europeas, hasta llegar a sumar a la mayoría de los países del globo terrestre.

La excepción a la regla en lo anterior fué Rusia en donde el seguro está organizado bajo la base de un monopolio de estado.

Esta materia fué teniendo poco a poco aplicación en el campo internacional.

Hay pólizas de diversa índole, responsabilidad civil, accidentes al personal, desgaste e incendio de los aparatos, viajeros, mercancías.

Hay *pools* o consorcios que abarcan podríamos decir todas las ramas; otros en cambio sólo algunas.

Sobre los riesgos que están en constante cambio deberá colaborar el asegurador con el explotador del medio de transporte, procurando siempre la mayor seguridad en el mismo.

De aquí la utilidad que en la vida práctica, representa la garantía colectiva procurada por el *pool* o consorcio.

CONCLUSIONES

1. La diferencia entre la responsabilidad penal, y la civil, estriba en que la primera el perjuicio es social, existiendo dos obligaciones, la de reparación y la de expiación, y en la segunda el mencionado perjuicio es privado.
2. Los elementos de que se compone la responsabilidad civil son: la culpa, el daño, relación de causalidad entre *culpa* y *daño*.
3. Los que exigen una culpa para comprometer la responsabilidad, relacionan evidentemente el perjuicio con la culpa; los partidarios del riesgo forman el vínculo de causalidad entre el hecho y el perjuicio.
4. El autor de la culpa es responsable del perjuicio, y como consecuencia deberá resarcir los daños ocasionados.
5. La acción de responsabilidad que pertenece a la víctima puede pasar a sus causahabientes, puede ejercitarse por sus herederos, sus acreedores o sus cesionarios.
6. Se puede ser responsable sin que exista culpa; ésta es la teoría del riesgo creado, llamada también de la responsabilidad objetiva.
7. El artículo 1913 de nuestro Código Civil vigente consagra con algunas limitaciones, la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado.

BIBLIOGRAFIA

- ALLEN FRANCIS T. *Principios Generales de Seguros.*
- BLUM RENE *Los Seguros Aéreos.*
- BORJA SORIANO MANUEL *Teoría General de las Obligaciones.*
- BINEY PIERRE *L'action directe de la victime d'un dommage contre l'assureur.*
- CASTRO RIAL J. *El transporte aéreo.*
- CAMARA HECTOR *Transporte de cosas.*
- FRANCOZ RIGALT ANTONIO *Principios de Derecho Aéreo.*
- MAYER ALEX *Compendio de Derecho Aero-náutico.*
- MAZEAUD HENRI Y LEON *Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil, delictuosa, y contractual. (I y II tomo).*
- MOSSA LORENZO *Saggio legislativo sul contratto di assicurazione.*
- ROCCO FRANCESCO *L'Assicurazione Marittima ed Aeronáutica.*
- RODRIGUEZ Y RODRIGUEZ JOAQUIN *Derecho Mercantil.*
- RUIZ RUEDA LUIS *Apuntes sobre seguros.*

REVISTA MEXICANA DE SEGUROS

PICARD ET BESSON

*Traité General des Assurances
Terrestres, en droit français.*

PACCHIONI GIOVANNI

I Contratti a favore di terzi.

SAVATIER RENE

*Tratado de la Responsabilidad
Civil. (I y II tomo).*

SAVATIER RENE

*Du Droit Civil au droit public-
a travers les Personnes, les
biens, et la Responsabilité
Civile.*

INSTITUT INTERNACIONAL POUR
L'UNIFICATION DU
DROIT PRIVE

*Responsabilité Civile
des Automobilistes.
(Abril 1935).
(Febrero 1936).*

VITERBO CAMILO

*El Seguro de la Responsabilidad
Civil*

LEGISLACION

Código de Comercio Mexicano.

Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

Código Penal para el Distrito y Territorios Federales.

Código Civil Francés.

Ley sobre Aeronáutica Civil de 1930 (México).

Ley de Vías Generales de Comunicación de 29 de agosto de 1932.

Ley General de Instituciones de Seguros de 26 de agosto de 1935.

Ley Sobre el Contrato de Seguro de 26 de agosto de 1935.

Ley de Vías Generales de Comunicación de 30 de diciembre de 1939, reformada por Decreto de 30 de diciembre de 1949.

CONVENCIONES INTERNACIONALES

Convención de Varsovia 12 de octubre de 1929.

Convención de Roma 29 de mayo de 1933.

Convención de Bruselas 29 de septiembre de 1938.