

1
Ley



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

**ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"**

**ANALISIS SOBRE LA OBSOLESCENCIA JURIDICA
EN LOS DELITOS DE TRANSITO DE VEHICULOS**

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
CARLOS ABREGO SANTOS

ASESOR DE TESIS: LIC. JOSE DIBRAY GARCIA CABRERA.



SANTA CRUZ ACATLAN, EDO. DE MEX.,

ENERO DE 1999.

2706 64



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.

Dedicatoria

A la memoria de mi HERMANO,

GUSTAVO ADOLFO ABREGO SANTOS

A mi PADRE,

GUSTAVO ABREGO ORTEGA

A mi MADRE,

GABRIELA SANTOS GARCÍA

A mis HERMANOS,

RAQUEL, ROSARIO, LINA, Y JORGE

A mis TÍOS,

LIC. ENRIQUE ABREGO, HERMILA SOLANA, RAQUEL ABREGO, GABINA

ABREGO Y EN LA BIENAVENTURANZA VICTORIA ABREGO

A mis SOBRINAS,

VALERIA AUREA, PAULINA ITZEL, Y VANESSA

CRISTINA

A mis CUÑADOS,

BALTAZAR Y GABRIELA

A mis queridos MAESTROS,

A mi ASESOR DE TESIS,

LIC. JOSÉ DIBRAY GARCÍA CABRERA.





No cabe en mí, la gran satisfacción de llegar a este momento. Son años de impaciencia y angustia para obtener el anhelado Título Profesional.

La vida te da o te resta, y dentro de la espesura de la confusión es suave y benevolente.

Para tí hermano, que siempre me apoyaste en todo y que sé que estarás conmigo en este gran día y en todos los días de mi existencia.

Así como mi familia y maestros que me apoyaron para conseguir esta noble distinción.

Sabemos que el empeño y la fascinación de alcanzar un objetivo se hace placentero cuando no es cómodo ni sencillo.

Pero la generosidad de Dios, iluminará el robusto camino y que se hará manifiesta toda la vida y después de esta.

Mi más profunda y sincera gratitud a mi Papá y Mamá por su amparo, apoyo y consideración para lograr esta meta, y a cada una de las personas que interiormente me dieron su estimación.

Carlos Abrego Santos.

Índice

Pág.

INTRODUCCIÓN.....	4
-------------------	---

CAPITULO I

LA CRIMINALÍSTICA EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS

1.1 Breve reseña histórica del automóvil.....	6
1.2 El delito en general.....	8
1.3 El delito en el derecho mexicano.....	10
1.4 Clasificación del delito.....	11
1.4.1 Según su gravedad.....	11
1.4.2 Por la manera de manifestarse la voluntad.....	12
1.4.3 Delitos de lesión y de peligro.....	12
1.4.4 Por su unidad o pluralidad en la acción delictiva.....	13
1.4.5 Por el resultado.....	13
1.4.6 Delitos simples y complejos.....	13
1.4.7 Por su persecución.....	14
1.4.8 En el derecho mexicano.....	14
1.5 El delito culposo.....	16
1.6 Elementos de la culpa.....	20
1.7 Clases de culpa.....	21
1.7.1 Culpa consciente.....	21
1.7.2 Culpa inconsciente.....	21
1.8 La culpa en el derecho mexicano.....	23
1.9 El delito doloso.....	24
1.10 Elementos del dolo.....	26
1.11 Clases de dolo.....	27
1.12 El dolo en el derecho mexicano.....	29
1.13 Las lesiones culposas en los delitos de tránsito de vehículos.....	30

1.14 El homicidio culposo en los delitos de tránsito de vehículos.....36
1.15 Observación medico legal en el delito de homicidio culposo.....39

C A P I T U L O I I

EL INEFICAZ MECANISMO LEGAL EN LOS DELITOS DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS

2.1 Principales causas que dan origen a los delitos de tránsito de vehículos.....42
2.2 Aplicación del Reglamento de Tránsito para deslindar responsabilidades en los delitos de tránsito de vehículos.....52
2.3 El daño en propiedad ajena en los delitos de tránsito de vehículos y su dilación legal.....64
2.4 Los Organismos Descentralizados, el Departamento del Distrito Federal y los Municipios de los Estados, y su falta de celeridad en el cobro de sus daños provocados por tránsito de vehículos.....69
2.5 Breve análisis del delito de abandono de personas (atropellados).....79

CAPITULO III

EL SEGURO DE DAÑOS A TERCEROS Y SU FALTA DE RESPONSABILIDAD EN EL PAGO

3.1	Noción histórica del seguro.....	83
3.2	El desarrollo del seguro en México.....	85
3.3	El seguro de daños a terceros y su obscuro proceder.....	91
3.4	Que es el seguro de daños contra terceros.....	94
3.5	La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas como instancia protectora de los asegurados.....	100

CAPITULO IV

PROPUESTAS Y SOLUCIONES PARA RESOLVER EL CAOS LEGAL EXISTENTE EN MATERIA DE DELITOS DE TRÁNSITO DE VEHÍCULOS

4.1	Examen obligatorio de manejo con teoría y practica.....	111
4.2	El seguro de daños a terceros y su obligatoriedad en toda la República Mexicana.....	114
4.3	Necesidad de crear un procedimiento sumario y Tribunales de Tránsito en donde se resuelva de manera ágil un delito de tránsito de vehículos.....	118
4.4	Estados Unidos de América ejemplo a seguir en procedimientos legales en materia de delitos de tránsito de vehículos.....	120
CONCLUSIONES		122
BIBLIOGRAFÍA.....		124

Introducción

El objetivo primordial de esta tesis es de dar a conocer todos los aspectos jurídicos negativos a los que nos enfrentamos cuando estamos involucrados en un hecho de tránsito.

En una ciudad como la nuestra, donde los conflictos sociales y los accidentes de tránsito, son cosa de todos los días, los mexicanos nos enfrentamos a un sistema legal de los más arcaicos del mundo en materia de hechos de tránsito. Se aportarán algunas ideas y recomendaciones acerca de estas deficiencias y se tomarán algunos ejemplos para depurar nuestro sistema ejemplo inmediato, el vecino país del norte.

No es posible que este tipo de hechos tenga un trato igual como delitos intencionales o dolosos, en el Ministerio Público. Haré un análisis acerca de los seguros de daños a terceros o de responsabilidad civil, y su negro proceder ya en la práctica.

Es importante señalar que se aproxima una etapa importante en este sentido, ya que del más reciente Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal, se contempla ya un seguro de daños a terceros, el cual se manejará obligatorio para todo vehículo que circule en el Distrito Federal. Cosa que deja mucho que desear ya que debe ser obligatorio para toda la República Mexicana.

Debe cimentarse una cultura vial obligatoria desde la educación primaria.

Las autoridades deben reformar artículos del Reglamento de Tránsito a fin de que el candidato a obtener una Licencia para Conducir se someta a una serie de exámenes tanto prácticos como teóricos, y después de haber aprobado estos estar en posibilidad de obtener dicha Licencia.

El desconocimiento del Reglamento de Tránsito origina que el conductor no reconozca su responsabilidad, provocando con esto exceso de trabajo en las distintas instancias legales.

Daré una propuesta clara y sencilla como la creación de Tribunales de Tránsito como los que hay en Estado Unidos de América, y a su vez la creación de un procedimiento sumario para resolver de manera pronta estos delitos de tránsito.

No es posible que en una ciudad tan grande como la nuestra no se tenga ni a corto ni a largo plazo un ordenamiento legal para subsanar todas las deficiencias existentes.

Capítulo

I

**“La criminalística en los delitos de tránsito de
vehículos”**

Capítulo I

"La criminalística en los delitos de tránsito de vehículos"

1.1- Breve reseña histórica del automóvil. 1.2- El delito en general. 1.3- El delito en el derecho mexicano. 1.4- Clasificación del delito. 1.4.1- Según su gravedad. 1.4.2- Por la manera de manifestarse la voluntad. 1.4.3- Delitos de lesión y de peligro. 1.4.4- Por la su unidad o pluralidad en la acción delictiva. 1.4.5- Por el resultado. 1.4.6- Delitos simples y complejos. 1.4.7- Por su persecución. 1.4.8- En el derecho mexicano. 1.5- El delito culposo. 1.6- Elementos de la culpa. 1.7- Clases de culpa. 1.7.1- Culpa consciente. 1.7.2- Culpa inconsciente. 1.8- La culpa en el derecho mexicano. 1.9- El delito doloso. 1.10- Elementos del dolo. 1.11- Clases de dolo. 1.12- El dolo en el derecho mexicano. 1.13- Las lesiones culposas en los delitos de tránsito de vehículos. 1.14- El homicidio culposo en los delitos de tránsito de vehículos. 1.15- Observación medico legal en el delito de homicidio culposo.

1.1 Breve reseña histórica del automóvil.

El significado etimológico de la palabra automóvil es "que se mueve por sí mismo". La idea del automóvil es antigua. Se sabe que ya por el año 1447, en las calles de Alemania, se exhibió un coche que no era tirado por animales, sino que funcionaba a través de una combinación de poleas y engranes; ejemplar que fue imitado por otros inventores de la época. Luego, hasta 1649, no aparece otro automóvil de tales características; el de esta fecha fue inventado por Juan Haustzh, de Nuremberg. Después aparece en Inglaterra, en 1680, un coche de cuatro ruedas movido por un escape de vapor, creación de Newton.

En 1765, Nicolas Cugnot, capitán de artillería francés, construye una locomotora de carretera. Los inventos de nuevas máquinas no cesaron de producirse desde entonces, sobre todo en Francia e Inglaterra; en este último país, en 1822, empezaron a funcionar diferentes servicios públicos, con trayectos preestablecidos. El desarrollo de la locomoción automotriz se vio luego interrumpido allí por la rivalidad de las compañías de ferrocarril, que tenían peso dentro del parlamento inglés. En 1865, a raíz de un accidente automovilístico que arrojó por resultado varias víctimas, se votó por una ley que puso fin al progreso del desarrollo del automóvil de vapor, pues ella les prohibía llevar una velocidad superior a seis kilómetros y medio por hora, y además debían ir precedidos de un guía a pie, con una bandera, para advertir a la gente que se encontraba en el trayecto. Esta ley fue abolida en 1896 por los reclamos de los constructores ingleses que veían con cierta envidia los avances que el automóvil hacía en Francia. Hasta aquí se utilizaba el vapor como fuerza motriz, pero el gran cambio hacia el auto moderno se produce al finalizar la primera guerra mundial, con la utilización y adopción universal del motor a gasolina.

La transformación, desde la fabricación artesanal de los automóviles a comienzos del siglo hasta el estado actual de la industria automotriz y sus complementarias, es asombrosa por lo vertiginoso de su progreso. El empresario que intuyó lo que podría llegar a ser tal industria fue Henry Ford, quien creó en 1903 la "*Ford Motor Company*" que en 1913, planeo la construcción del famoso "Ford T", del que se realizaron 15 millones de unidades en 17 años.

La aparición del automóvil, una de las más impactantes invenciones tecnológicas, llegó a caracterizar una etapa del desarrollo de la civilización, y ha influido como pocas en la forma de vida en la época

actual. En la actualidad estamos completamente acostumbrados a ver las avenidas y las calles colmadas de automóviles, en circulación y estacionados; están por todas partes. En los centros urbanos del país encontramos cada vez mayor cantidad de vehículos pertenecientes a particulares, en las últimas décadas puede observarse el crecimiento que se produjo en el parque vehicular privado, transformándose así el auto en un medio de locomoción utilizado en demasía por sus dueños, en razón de los hábitos cada vez más afianzados, y extendidos en el hombre actual de recurrir a su uso para satisfacer las más elementales necesidades del desplazamiento cotidiano. No es ajena al uso abusivo del automóvil la ineficacia en la organización y prestación de los servicios de transporte, pues el público usuario ha sufrido demoras, esperas y malos tratos en general durante sus recorridos.

La comodidad que en tal situación otorga el automóvil es innegable, sin embargo, el aumento de tráfico, sobre todo en las llamadas "horas pico" en las que la gente va o regresa a su trabajo o domicilio u o actividad, pues cada vez encontramos mayores inconvenientes, como son: embotellamientos, colisiones, retardos, manifestaciones etc; en esta monstruosa Ciudad de México, ¿pero que queda entonces para el peatón? .

El punto central de la cuestión es que pareciera que las calles pertenecen a los automóviles, únicos dueños de usar, y aun abusar, de ellas; se olvida de ese modo que transeúntes también deben utilizarlas para trasladarse, pues no tienen otra alternativa. La mayor parte de las vías de comunicación deben compartirse excepción hecha de las autopistas y otras de gran velocidad.

No se trata de un enfrentamiento, por demás inútil, entre autos y peatones, con mayor razón si tomamos en cuenta de que todos podemos ser en cierto momento conductores y en otros peatones. Se trata de ser racionales al compatibilizar los derechos de unos y de otros.

Los avances técnicos y científicos que la humanidad ha ido logrando, incluidos los automóviles, deben permanecer siempre al servicio del hombre que los ha creado, para mejorar, facilitar y hacer más placentera su existencia; nunca deben invertirse los términos de manera que el hombre termine al servicio, o esclavizado por sus propias invenciones.

1.2 El delito en general

La palabra delito proviene del latín *delicto* o *delictum*, supino del verbo *delinqui, delinquere*, que significa desviarse, resbalar, abandonar.

Verdaderamente son numerosos los penalistas que han pretendido dar una noción o un concepto del delito, tarea muy difícil de conseguir en un plano absoluto y de carácter general, pues su concepto de raíz filosófica valedero para todos los tiempos y para todos los países, respecto de sí un hecho es o no delictivo, no se ha conseguido aún, lo cual resulta perfectamente explicable si se tiene en cuenta que el delito hunde sus raíces en la vida social, económica, cultural y jurídica de cada pueblo y en cada siglo. En consecuencia, la noción del delito ha de seguir, necesariamente, las vicisitudes de esas distintas parcelas señaladas en la vida de cada nación y ha de cambiar al compás de la misma.

Las cuestiones relacionadas con el delito y el delincuente las contemplan los Títulos I y III del Libro I del Código Penal Mexicano (Título I: Responsabilidad penal, y Título III: Aplicación de las sanciones). En la ley penal mexicana se encuentra el delito objetivamente ¡y subjetivamente considerado, objetivamente por cuanto se atiende a la gravedad del resultado, lo que viene a caracterizar al derecho penal mexicano como un derecho de resultado; subjetivamente, en cuanto destaca la voluntad criminal, vinculando la gravedad del delito a la culpabilidad.

El gran exponente en la escuela clásica Francisco Carrara define al delito como la infracción de la Ley del Estado, promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, resultante del acto extremo del hombre, positivo o negativo moralmente imputable y políticamente dañoso. Para Carrara el delito no es un ente de hecho, sino un ente jurídico porque su esencia debe consistir, necesariamente en la violación del derecho. Llama al delito infracción a la ley, en virtud de que un acto se convierte en delito únicamente cuando choca contra ella; pero no confundirlo con el vicio, o sea el abandono de la ley moral, ni con el pecado, violación de la ley divina, afirma su carácter de infracción a la ley del Estado y agrega que dicha ley debe ser promulgada para proteger la seguridad de los ciudadanos, pues sin tal carecería de obligatoriedad y, además para hacer patente que la idea especial del delito no ésta en transgredir las leyes protectoras de los

intereses patrimoniales, ni de la prosperidad del Estado, sino de la seguridad de los ciudadanos.

Para el maestro Jiménez de Asúa¹ el delito es toda acción u omisión antijurídica típica y culpable sancionada con una pena.

Se maneja una noción jurídico –formal; esta noción se encuentra apegada a la ley, que impone su amenaza penal. El delito es verdaderamente configurado por su sanción penal. Si no hay ley sancionadora no existirá delito, aunque la acción haya sido inmoral y gravemente perjudicial en el plano social.

En este orden de ideas Cuello Calón lo define como la acción prohibida por la ley bajo la amenaza de una pena.²

Pedro Dorado Montero, comenta: todos los delitos son artificiales, es decir, son creación de la ley que los encuadra dentro de sus tipos; y si desaparece la ley, el delito quedará suprimido.³

La definición jurídica del delito debe ser, naturalmente, formulada desde el punto de vista del Derecho, sin incluir ingredientes causales explicativos, cuyo objeto es estudiado por ciencias fenomenológicas como la antropología, la sociología, la psicología criminales y otras.

El artículo 7º de nuestro Código Penal en su primer párrafo establece: "Delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales".

En lo jurídico –sustancial Jiménez de Asúa dice: "delito es el acto típicamente antijurídico culpable, sometido a veces a condiciones objetivas de penalidad, imputable a un hombre y sometido a una sanción penal."⁴ De esta manera puede señalarse lo siguiente:

- a) El delito es un acto humano, es un actuar (acción u omisión). Un mal o un daño, aun siendo muy grave, tanto en el orden individual como en el colectivo, no es delito si no tiene su origen en un comportamiento humano. Los hechos de los animales, los sucesos fortuitos, como extraños a la actividad humana, no constituyen delito.
- b) El acto humano ha de ser antijurídico; ha de estar en contradicción, en oposición, a una norma jurídica; debe lesionar o poner en peligro un interés jurídicamente protegido.
- c) Además de esa contraposición con la norma jurídica es necesario que el hecho esté previsto en la ley como delito, que corresponda

¹ Jiménez de Asúa, Luis. " *Tratado de Derecho Penal* ", tomo III pág. 25.

² Cuello Calón, Eugenio. " *Derecho Penal* ", tomo I. Parte General pág. 289.

³ Dorado Montero Pedro. " *El derecho protector de los criminales* ", pág. 541.

⁴ Jiménez de Usúa, Luis. Ob. cit., tomo III pág. 256.

con un tipo legal; es decir, ha de ser un acto típico. No toda acción antijurídica constituye delito, sino que ha de tratarse de una antijuridicidad tipificada.

- d) El acto ha de ser culpable, imputable a dolo o intención o culpa o negligencia; es decir, debe corresponder subjetivamente a una persona.
- e) El acto humano (acción u omisión) debe estar sancionado con pena, pues de ahí deriva la consecuencia punible, si no hay conminación de penalidad, no existiría delito,

Si concurren todos estos elementos, habrá delito. Al faltar alguno de ellos por ejemplo, no ser antijurídico el hecho al haber una causa de justificación legítima defensa, estado de necesidad absoluto o no ser imputable como el caso de un loco.

El delito es un todo no desintegrable en distintos elementos, pero con diversos aspectos o facetas, y el estudio de los mismos es una exigencia metodológica para conocer mejor la entidad delictiva y sus problemas.

1.3 El delito en el derecho mexicano.

En cuanto a México, el código penal de 1871, acusando la influencia del español de 1870, en su artículo 1º, define al delito como "la infracción voluntaria de una ley penal, haciendo lo que ella prohíbe o dejando de hacer lo que manda." El código penal de 1929, en su artículo 11º, lo conceptuaba como "la lesión de un derecho protegido legalmente por una sanción penal." Esta es una noción notoriamente imperfecta en cuanto que no determina el delito, como la necesaria claridad, dentro de la esfera de las actuaciones humanas, sino que únicamente contempla sus efectos y desde luego, no comprende los delitos de peligro y olvida que hay delitos que no lesionan derechos, sino los bienes por ellos protegidos.

El artículo 7º, del Código Penal, en su primer lineamiento, dice: "delito es el acto u omisión que sancionan las leyes penales".

El precepto reseñado consagra el principio de legalidad (*nullum crimen nulla poena sine lege*), claramente recogido en el artículo 14º, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

A su vez se menciona que se desprenden elementos de este concepto que son los siguientes:

- a) Un acto u omisión, es decir, una acción, en definitiva una conducta humana o, lo que es lo mismo, la voluntad, externamente manifestada por un movimiento del agente o por la falta de realización de un hecho positivo exigido por la ley, traduciéndose todo ello en una mutación o peligro de cambio en el mundo exterior.
- b) Que esté sancionado por la ley penal. Esto implica la obligación del establecimiento previo de los tipos legales por la normación punitiva, pasando éstos a ser únicas actuaciones punibles.

1.4 Clasificación del delito.

Dentro de este apartado mencionaremos las distintas clasificaciones del delito de una manera muy sumaria, ya que más adelante nos enfocaremos a desarrollar lo que son los delitos culposos o culpa y los delitos dolosos o dolo.

1.4.1 Según su gravedad.

Castellanos Tena,⁵ afirma que se han hecho diversas clasificaciones. Según una división bipartita se distinguen los delitos de las faltas; la clasificación tripartita habla de crímenes, delitos y faltas o contravenciones. En esta división se consideran crímenes los atentados contra la vida y los derechos naturales del hombre; delitos, las conductas contrarias a los derechos nacidos del contrato social, como el derecho de propiedad; por faltas o contravenciones, las infracciones al reglamento de justicia cívica antes de policía y buen gobierno.

⁵ Castellanos Tena, Fernando. *"Lineamientos elementales de derecho penal"*, pág. 135.

1.4.2 Por la manera de manifestarse la voluntad.

En cuanto a esta forma los delitos se pueden clasificar como delitos de acción o de omisión. Delitos de acción son aquellos que violan una norma penal prohibitiva con un acto material o positivo (manifestado con un movimiento corporal del agente), es decir, el delincuente hace lo que no debe hacer. A su vez, en los delitos de omisión se viola una norma preceptiva (que impone determinada conducta), por la abstención o inactividad del agente; es decir, el delincuente no hace lo que debe hacer, aquí un ejemplo clásico en los delitos de tránsito de vehículos el de no auxiliar a un herido cuando éste es atropellado. La doctrina agrega una tercera clasificación, los delitos de comisión por omisión. En éstos se viola una norma prohibitiva por la conducta inactiva del agente; es decir, el delincuente vulnera una norma de no hacer con un no hacer de su conducta, veamos este ejemplo, en el homicidio norma prohibitiva de matar, la madre que priva de alimentos a su pequeño hijo de manera que este muere. En estos delitos también se da una inactividad cuando existe el deber de obrar, deber que puede estar impuesto por una norma jurídica pública o privada, de deber profesional, consecuencia de actos anteriores etc.⁶

1.4.3 Delitos de lesión y de peligro.

Los delitos de lesión son los que, una vez realizados, producen un daño efectivo y directo en los intereses o bienes jurídicamente protegidos por la norma vulnerada, (como el homicidio y la vida, el robo y la propiedad), es decir, son los recogidos mayoritariamente en los distintos códigos penales.

Los delitos de peligro no causan un daño efectivo y directo en intereses o bienes jurídicamente protegidos, pero propician una situación de amenaza evidente de daño para ellos.

Dentro de los delitos de peligro caben varias subdivisiones, tales como: de peligro común o colectivo, que amenazan a un grupo indeterminado de personas o a las cosas en general.

Y de peligro individual, concreta amenaza de una persona o de varias personas.

⁶ González de la Vega, Francisco. "Código Penal Comentado", pág. 55.

1.4.4 Por su unidad o pluralidad en la acción delictiva.

Aquí según este punto de vista, los delitos pueden ser instantáneos o permanentes. Son instantáneos aquellos en los que la violación jurídica se produce simultáneamente con la consumación de los mismos. (como en el robo, daños etc.), y son permanentes aquellos en los que la violación jurídica continúa ininterrumpidamente después de la consumación (como el abandono de familia).

1.4.5 Por el resultado.

Según este criterio, los delitos pueden ser formales o materiales. Son formales aquellos que se consuman jurídicamente mediante el solo hecho de la acción o de la omisión, necesidad de un resultado (como el falso testimonio), y son materiales aquellos que se consuman cuando se produce el resultado dañoso que pretendía el delincuente (como la muerte en el homicidio).

1.4.6 Delitos simples y complejos.

Delitos simples son aquellos que solo lesionan un bien jurídico determinado o un solo interés jurídicamente protegido (como en las lesiones atentatorias contra el bien de la integridad corporal). Delitos complejos son los constituidos por hechos diversos que vulneran bienes jurídicos distintos, cada uno de los cuales es por sí mismo un delito diverso, como el que mata para robar, en cuyo caso hay homicidio y robo). Estos delitos se distinguen de los compuestos, en los que una sola acción origina delitos diferentes (como la agresión a un agente de autoridad en el desempeño de su cargo, en cuyo caso existen lesiones y atentado contra la autoridad).

1.4.7 Por su persecución.

Ahora bien en este punto los delitos pueden ser : a) perseguibles de oficio, es decir, que son investigados y posteriormente sancionados por iniciativa de la autoridad. b) perseguibles a instancia de parte ofendida, por iniciativa privada o por acción privada. Aquí son comunes los que se presentan por motivo de tránsito de vehículos, en los cuales únicamente procederá la querrela si el ofendido no llega a un arreglo con el responsable del daño.(Daño en propiedad ajena entre particulares).

1.4.8 En el derecho mexicano.

Las diversas clasificaciones del delito, según el criterio mantenido por los diferentes autores en defensa de sus respectivas posturas doctrinales, solo tienen un reflejo parcial en el ordenamiento jurídico mexicano.

La clasificación tripartita, que diferencia a los hechos ilícitos en crímenes, delitos y contravenciones o faltas, sobre todo esta última tuvieron cierta aceptación en el Código Penal de 1871 (perfectamente explicable si se tiene en cuenta su ascendencia hispana, concretamente la del código español de 1870).

Sin embargo, códigos de 1929 y de 1931 prescindieron de considerar las faltas y se ocupan exclusivamente de los delitos, por entender que aquéllas pertenecen a la esfera de la competencia administrativa y no tienen naturaleza penal.

En cuanto al código vigente el de 1931, con las numerosas modificaciones introducidas en él, por lo que hace a los tipos delictivos en función del sujeto pasivo y del bien jurídicamente protegido, agrupados en el Libro Segundo, son susceptibles de sistematizarse en la forma siguiente:

- I. Delitos contra el individuo (vida, integridad corporal, honor, reputación, libertad, estado civil, seguridad y patrimonio).
- II. Delitos contra la institución familiar (relaciones entre cónyuges y paternofiliales).

- III. Delitos contra la sociedad (salud pública, moral o buenas costumbres, falsedades, servidores públicos en el desempeño de sus cargos, comunicaciones, economía pública y responsabilidad de los profesionistas).
- IV. Delitos contra la Nación o el Estado (seguridad exterior, seguridad pública, autoridades e insignias nacionales).
- V. Delitos contra el Derecho Internacional (piratería, violación de inmunidad diplomática, neutralidad, atentados contra los derechos de prisioneros, heridos, rehenes, y personas hospitalizadas).
- VI. Delitos Electorales y en Materia de Registros de Ciudadanos.

El legislador de 1931 pretendió, en términos generales, hacer la división de los delitos teniendo en cuenta el bien o el interés protegido.

1.5 El delito culposo.

Vamos ahora adentrarnos en el tema del delito culposo, pero antes analicemos lo que es la culpa.

En tiempos remotos un filósofo y jurista de nombre Manzini, estudio muy detenidamente el Código de Hammurabi (que pasa por ser el más antiguo documento legal, pues se remonta al siglo XXXIII antes de Cristo), señala que el ordenamiento Babilónico contenía disposiciones contradictorias sobre la culpa, aunque no hay constancias veraces acerca de cómo se aplicaría prácticamente dicho texto legal. En la India, el Código de Manú, aunque diferenciador del homicidio voluntario y del involuntario, penaba este último en la atención sobre todo, a las castas o clases sociales, y no distinguía la culpa del caso fortuito. Las leyes hebreas consideraron con mayor suavidad los hechos culposos o sea, cuando se causaba daño por yerro o descuido. En este sentido, la Biblia castigaba menos severamente los pecados por ignorancia y por error que los cometidos intencionalmente. Pero seguía predominando la consideración objetiva del resultado dañoso. En Egipto, el respeto a la vida humana era tan grande que tanto los homicidios voluntarios como los involuntarios se castigaban con la última pena.

Por su parte, en Grecia las leyes atenienses contemplaban casos en que el homicidio no era punible, pero se castigaban incluso los involuntarios aunque Platón señala diversas graduaciones en las penas.⁷

El concepto de culpa, como hecho de resultado imprevisto y debido prever, nace en Roma primero aplicado al derecho civil. El italiano Orfeo Cecchi sostiene que se conoció la culpa, en la esfera estrictamente penal en el derecho romano. Para este autor, el origen del delito culposo se encuentra en la Lex Aquila, que se basa en tres conceptos: la iniuria, el *dannum*, y la culpa. También afirma que el la Lex Aquila se distingue la culpa en *lata*, *levis* y *levísima*. El delito es ante todo una conducta humana. Para expresar este elemento del delito se han usado diversas denominaciones: acto, acción, hecho. Luis Jiménez de Asúa explica que emplea la palabra "acto" en una

⁷ Jiménez de Asúa, Luis. Ob. cit ., tomo V, págs. 683y 684 .

amplia acepción, comprensiva del aspecto positivo "acción y del negativo "omisión".

El profesor Cuello Calón⁸ dice que existe culpa cuando, obrando sin intención y sin la diligencia debida, se causa un resultado dañoso, previsible y penado por la ley.

Fernando Castellanos⁹ considera que existe la culpa cuando se realiza la conducta sin encaminar la voluntad a la producción de un resultado típico, pero éste surge a pesar de ser previsible y evitable, por no ponerse en juego, por negligencia o imprudencia, las cautelas o precauciones legalmente exigidas.

Carrancá y Trujillo,¹⁰ señala que la culpa es la no previsión de lo previsible y evitable, que causa un daño antijurídico y penalmente tipificado.

Pavón Vasconcelos,¹¹ define la culpa como aquel resultado típico y antijurídico, no querido ni aceptado, previsto y previsible, derivado de una acción u omisión voluntarias, y evitable si se hubieran observado los deberes impuestos por el ordenamiento jurídico y aconsejables por los usos y costumbres.

Ignacio Villalobos,¹² en términos generales, entiende que una persona tiene culpa cuando obra de tal manera que, por su negligencia, su imprudencia, su falta de atención, de reflexión, de pericia, de precauciones o de ciudadanos necesarios, se produce una situación de antijuridicidad típica, no querida directamente ni consentida por su voluntad, pero que el agente previó o pudo prever y cuya realización era evitable por el mismo.

La negligencia, que etimológicamente procede del vocablo negligo o nec-lego, que significa no elijo, no recojo, dejo pasar, supone una actividad negativa por pereza o indolencia, que consiste en falta de actividad necesaria para prever y evitar sucesos o consecuencias inconvenientes.

⁸ Cuello Calón, Eugenio. Ob. cit., Pág. 453.

⁹ Castellanos Tena, Fernando. Ob. cit., págs 246 y 247.

¹⁰ Carranca y Trujillo, Raúl. y Carranca y Rivas Raúl "Derecho Penal Mexicano" ParteGral. pág 413.

¹¹ Pavón Vasconcelos, Francisco. "Manual de Derecho Penal Mexicano", Parte General, pág 371 .

¹² Villalobos, Ignacio. "Derecho Penal Mexicano", pág 309 y 310.

La imprudencia, aun cuando literalmente es falta de prudencia, y en este sentido podría entenderse también como un concepto negativo, en realidad es ausencia de discernimiento, de precauciones, pero todo ello producido por actuar alocadamente, con precipitación y con audacia que puede llegar hasta la temeridad. Por consiguiente, implica efectos parecidos a los de la negligencia, pero en virtud de causas diferentes y aún opuestas: exceso de actividad que no da tiempo a la ponderación; precipitación al realizar un acto, sin detenerse lo indispensable para medir o para evitar las consecuencias antijurídicas que pudieran sobrevenir.

Cabe decir la impericia no tiene especialidad esencial en su elemento psicológico culposo, que en su instancia final no es más que la condición de que el agente deba tener la pericia exigida por su oficio o profesión. En definitiva, la impericia demanda profesión, oficio o arte. Fuera de ellos no cabe impericia; pero no todo acto culposo del que ejerce un arte, oficio o profesión debe reputarse como imperito, pues se puede tener pericia y no emplearla (negligencia) y, sobre todo, se puede obrar con pericia, con grande y extremada pericia, y sin embargo, proceder temerariamente, es decir con imprudencia.

Sobre el tema existen dos principales doctrinas que versan sobre la naturaleza jurídica de la culpa, el psicologismo y el normativismo.

a) Teoría psicologista o psicológica de la culpabilidad; para esta concepción la culpabilidad radica en un hecho de carácter psicológico, dejando toda valoración jurídica para la antijuridicidad, ya supesta; la esencia de la culpabilidad consiste en el proceso intelectual-volitivo desarrollado en el autor. El estudio de la culpabilidad requiere el análisis del psiquismo del agente, a fin de indagar en concreto cuál ha sido su actitud respecto al resultado objetivamente delictuoso. La culpabilidad con base psicológica, consiste en un nexo psíquico entre el sujeto y el resultado.

Luis Fernández Doblado comenta: "Para la doctrina que comentamos, la culpabilidad es considerada como la relación subjetiva que media entre el autor y el hecho punible, y como tal, su estudio supone el análisis del psiquismo del autor, con el objeto de investigar concretamente cuál ha sido la conducta psicológica

que el sujeto ha guardado en relación al resultado objetivamente delictuoso.¹³

- b) Teoría normativa o normativista de la culpabilidad; para esta doctrina, el ser de la culpabilidad lo constituye un juicio de reproche; una conducta es culpable, si a un sujeto capaz, que ha obrado con dolo o culpa, le puede exigir el orden normativo una conducta diversa a la realizada. La esencia del normativismo consiste en fundamentar la culpabilidad, o sea el juicio de reproche, en la exigibilidad o imperatividad, dirigida a los sujetos capacitados para comportarse conforme al deber. La exigibilidad sólo obliga a los imputables que en el caso concreto puedan comportarse conforme a lo mandado. Así, la culpabilidad no nace en ausencia del poder comportarse de acuerdo con la exigibilidad normativa, por faltar un elemento básico del juicio de reprochabilidad. Ese juicio surge de la ponderación de dos términos: por una vertiente, una situación real, una conducta dolosa o culposa cuyo autor pudo haber evitado, y por la otra, un elemento normativo que le exigía un comportamiento conforme al derecho; es decir el deber ser jurídico.

¹³ Fernández Doblado, Luis. "Culpabilidad y Error", pág. 24.

1.6 Elementos de la culpa

Los elementos integrantes de la culpa son los siguientes:

1. Una acción u omisión, consciente y voluntaria, pero no intencional. Cuando el agente está dominado por una fuerza, que lo obliga a hacer u omitir, falta la nota de voluntariedad, indispensable en toda imputación penal.
2. Que el agente realice el acto inicial, sin tomar aquellas cautelas o precauciones necesarias para evitar resultados lesivos. Si no ha previsto las consecuencias dañosas de su hecho, porque no ha querido preverlas como debía, esta es la razón de su castigo.
3. El resultado dañoso debe ser previsible para el agente. En la apreciación de la previsibilidad del resultado ha de tenerse en cuenta tanto el hecho en sí como el autor. Debe apreciarse: a) si el hecho era previsible conforme a las experiencias de la vida cotidiana, al normal y ordinario acontecer de las cosas ejemplo, no ir volteando al manejar. Si conforme a estos criterios llegamos a la conclusión de que, en algunos casos, nadie hubiera podido prever el resultado, no puede haber responsabilidad; b) considerar la personalidad del agente, por ejemplo, espiritualidad y sensibilidad; sólo el que tenga capacidad espiritual y sensorial suficiente puede ser imputado por el resultado dañoso; hay casos en los que el resultado dañoso se origina, por ejemplo, por incompetencia profesional o por defectuosidad física y en ellos puede serle imputado al agente cuando tuviera conciencia de su impreparación profesional o su defectuosidad física, son causa posible de consecuencias perjudiciales, ejemplo el maquinista ferroviario que sigue manejando a pesar de su defecto en la vista, serán responsables por culpa de las consecuencias dañosas originadas por sus actos profesionales, ya que su producción era perfectamente previsible, y c) la previsibilidad debe extenderse también a la representación de los elementos integrantes del delito, en que se concreta el posible resultado dañoso, así como la relación de causalidad existente entre dicho resultado y la conducta del agente. Basta que el resultado coincida en lo esencial con el producido; es suficiente la previsión de la posibilidad de un resultado lesivo.
4. El resultado dañoso tiene que encajar en una figura legal delictiva, por muy grave que sea aquél, si no integra una infracción prevista

en al ley, el agente no será penado, pues el hecho no es delictuoso.

5. Debe haber relación de causa efecto entre el acto inicial y el resultado dañoso; esta relación ha de ser directa e inmediata. El resultado aunque previsible y evitable, no puede ser querido por el agente ni directa, indirectamente o eventualmente, pues en este caso estaríamos en presencia de una imputación dolosa.

1.7 Clases de culpa.

De acuerdo con la doctrina, la culpa puede ser de dos clases:

- a) La culpa consciente con representación y también impropiamente llamada con previsión.
- b) La culpa inconsciente, sin representación o sin previsión.

1.7.1 Culpa consciente.

Este tipo de culpa se da cuando el agente ha previsto el resultado (tipificado penalmente) como posible, aunque no lo quiere e incluso, actúa con la esperanza de que no se producirá. Desde luego, hay voluntariedad de la conducta causal y efectiva representación del posible resultado, pero éste no lo acepta y se tiene la esperanza de que no se produzca.

La falsa esperanza de que el resultado no se va a producir se fundamenta en la negligencia de un concreto deber, cuyo cumplimiento es exigible al agente en su calidad de miembro de la comunidad.

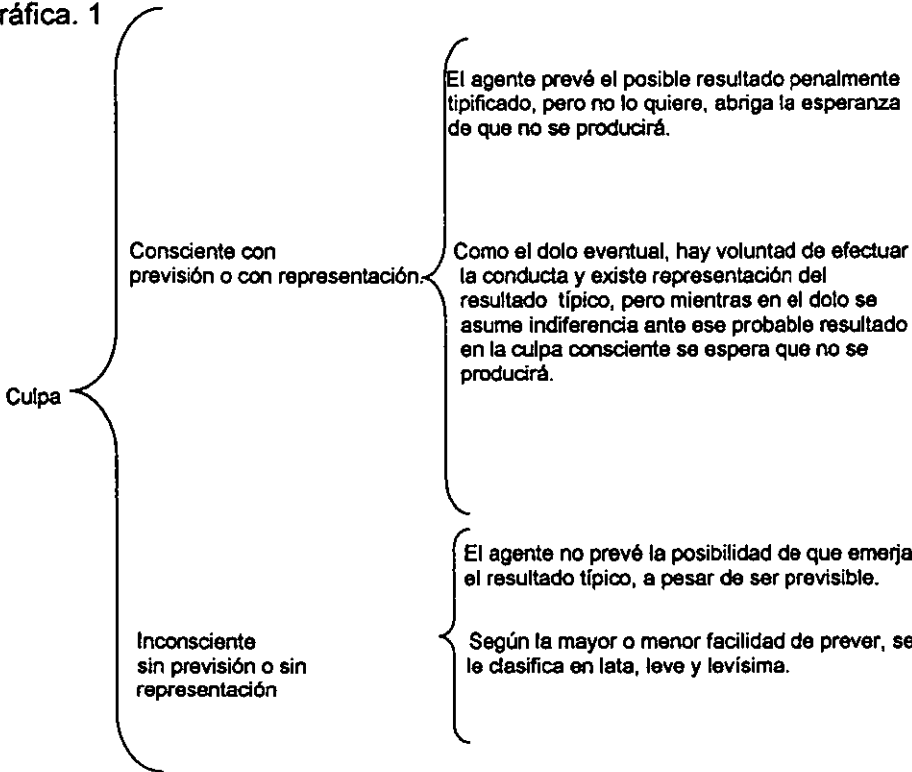
1.7.2 Culpa inconsciente.

Esta clase de culpa existe cuando no se ha previsto un resultado previsible, encajado en el correspondiente tipo penal; el agente no prevé el resultado por falta de diligencia. El agente ignora las circunstancias del hecho, aunque el resultado era posible de prever. Su ignorancia se fundamenta en la vulneración de un deber claramente determinado, que el agente tenía obligación de atender y,

en consecuencia, le era perfectamente exigible, como miembro de la comunidad que es. La conducta causante del resultado puede revestir, las formas de hacer u omitir, pero también puede descansar en una mera inconsecuencia de la voluntad (olvido).

La culpa consciente constituye la frontera con el dolo eventual; más arriba de ella se penetra en el campo del delito doloso. El dolo eventual será la representación de la posibilidad de un resultado, cuyo advenimiento es ratificado por la voluntad, y aquí precisamente radica su diferencia con la culpa consciente, pues en ella lo que hay es posibilidad de la representación de un resultado. En ambos, dolo eventual y culpa consciente, el agente representa el evento dañoso como posible, pero la diferencia reside en que el dolo eventual lo ratifica, lo quiere, lo acepta, y en la culpa consciente no lo hace; es más, si estuviera seguro el agente de la producción del resultado, no seguiría con su conducta. En la culpa consciente, el agente abraza la esperanza de que el resultado lesivo no se producirá.

Gráfica. 1



Menciona Fernando Castellanos Tena¹⁴, el anteproyecto de Código Penal de 1949, establece un concepto de culpa comprensivo de dos especies señaladas antes. Expresa que existe culpa cuando no se previó el resultado siendo previsible, o cuando habiéndose previsto se tuvo la esperanza de que no se produciría. Igual concepto y diferenciación se contiene en los proyectos de 1958 y 1963.

1.8 La culpa en el derecho mexicano.

Dice el artículo 8 del Código Penal vigente, "Las acciones y omisiones delictivas solamente pueden realizarse dolosa o culposamente". El último párrafo del artículo 9 expresa: "Obra culposamente el que produce el resultado típico, que no previó siendo previsible o previó confiado en que no se produciría, en virtud de la violación a un deber de cuidado, que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales."

En la culpa una de las formas de culpabilidad, consistente en infringir la obligación de comportarse con el cuidado necesario para mantener el orden jurídico. Ahora bien en la fórmula legal caben tanto la culpa consciente o con previsión, como la sin previsión o inconsciente.

Entonces se menciona que delito de culpa no existe, sino que la culpa esta inmersa en el delito.¹⁵ Es la culpa uno de los grados o especies de la culpabilidad y no hay un tipo legal para la culpa que hiciera posible incluirlo entre los tipos de homicidio, de lesiones, fraude, etc., pues la norma relativa (Art.60) sólo establece la sanción específica para la forma culposa (imprudencia). El dispositivo no se ubica en la Parte Especial del Código en donde tienen albergue los tipos penales, sino en la Parte General; ello demuestra que no constituye un tipo específico con entidad propia. La pena especial y definida "se pregona para los delitos de imprudencia y no para el delito que quisiera crearse con ese nombre.

¹⁴ Castellanos Tena, Fernando. Ob. cit., pág. 249.

¹⁵ Ibidem, pág. 251.

1.9 El delito doloso.

El término *dolo* deriva del griego y significa engaño, aunque ha tenido diversas acepciones y se han empleado otras expresiones con valor sinónimo.

Se dice en principio pues, que originalmente dolo significa artificio o fraude. En la Edad Media, concretamente alemana, se precisó ya más este concepto y apareció como expresión del acto voluntario. La traducción barbarizante del dolo fue *Willewerk*, en el lenguaje germánico de ese periodo. El término se contrapone en *Variwerk*, o caso fortuito. Para el caso, en el transcurso de la historia se desarrollaron doctrinas para explicar la naturaleza del dolo entre ellas están la Teoría de la voluntad, la Teoría de la representación, la Teoría conjunta de la representación y la voluntad, y la Teoría positivista de los móviles.

En la Teoría de la voluntad dice Carnignani¹⁶, el dolo consiste en la voluntad, más o menos perfecta, de ejecutar un acto que se sabe es contrario a la ley. Puede decirse que, para esta doctrina, el dolo consiste no en la voluntad de violar la ley sino de realizar el acto que la infringe, o sea el resultado del delito típico.

En la Teoría de la representación asevera el maestro Von Liszt¹⁷, el dolo es la representación del resultado, que acompaña a la manifestación de la voluntad. En consecuencia, el concepto de dolo comprende: a) la representación del acto voluntario mismo, así como de las circunstancias en que fue ejecutado, b) la previsión del resultado, c) en los delitos de comisión, la representación de la casualidad del acto y d) en los delitos de omisión la representación del no impedimento del resultado. En esta consecuencia reside la distinción del dolo, del deseo y de la esperanza; en estos últimos, es necesaria la intervención de circunstancias exteriores, que el autor no puede dominar ni esperar con seguridad.

La Teoría de la representación sitúa al elemento esencial del dolo en el conocimiento y previsión del resultado, o lo que es lo mismo, sostiene el carácter esencial del conocimiento del hecho y su significación por el autor en la noción del dolo.

Ya en la Teoría conjunta de la representación y la voluntad Maggiore¹⁸, entiende que la noción de dolo debe ser elaborada sobre

¹⁶ De Quiros Constancio, Bernaldo. "Derecho Penal" Parte General. Pág. 257.

¹⁷ Ibidem, pág. 258.

¹⁸ Ibidem, pág. 260.

los dos elementos, es decir, la previsión o representación del resultado y la volición de él. La previsión sin voluntad es vana en tanto que la voluntad sin previsión es ciega. El derecho requiere la conjugación de ambos elementos. Maggiore señala que pueden darse casos de representación sin voluntad (por ejemplo, el que bajo amenaza escribe una carta que sea delictuosa en su contenido) y de la voluntad sin representación (por ejemplo, el matrimonio de una persona casada, ignorando su estado civil), pero en ambos supuestos debe decirse que falta el dolo.

Continuando con las Teorías en la positivista de los móviles, impulsada por la escuela positiva italiana, de los móviles o motivos, que pretende construir el dolo con independencia de las doctrinas de la voluntad y de la representación. Al respecto Ferri¹⁹, estima que la voluntad por sí sola no puede caracterizar al dolo, y que se necesita además intención y fin, originando la importancia decisiva de los motivos, de los móviles, la acción del delincuente, si bien tiene en la voluntad su fuerza propulsora; se caracteriza jurídicamente por la intención y se especifica por el fin. En la actualidad en el ámbito del derecho penal el móvil sirve no sólo para decidir la clase de penalidad sino también para fundamentar la atenuación o agravación del dolo.

Es importante mencionar todas estas características esenciales en el concepto del dolo ya que es de mencionar que el trato que van a tener los delitos dolosos ya en las instancias legales correspondientes serán sumamente distintas. Para todo esto, concedores del derecho dan su concepto de dolo, Cuello Calón lo define como la voluntad consciente dirigida a la ejecución de un hecho que la ley prevé como delito²⁰, por su parte Jiménez de Asúa²¹, dice que el dolo existe cuando se produce un resultado típicamente antijurídico, con la consciencia de que quebranta el deber, con conocimiento de las circunstancias de hecho y del curso esencial de la relación de causalidad existente entre la manifestación humana y el cambio en el mundo exterior, con la voluntad de realizar la acción y con representación del resultado que se quiere o ratifica. Para Castellanos Tena²², el dolo consiste en el actuar, consciente y voluntario, dirigido a la producción de un resultado típico y antijurídico.

¹⁹ De Quiros Constancio, Bernaldo. Ob. cit. Pág. 261.

²⁰ Cuello Calón, Eugenio. Ob. cit. Pág. 429.

²¹ Jiménez de Asúa, Luis. Ob. cit. Tomo III. Pág. 239.

²² Castellanos Tena, Fernando. Ob. cit. Pág. 239.

1.10 Elementos del dolo.

El dolo está integrado por dos tipos de elementos: los intelectuales y los emocionales o afectivos. El elemento intelectual reside en la representación del hecho y en su significación mientras que el elemento emocional o afectivo consiste, en términos generales, en la voluntad de ejecutar el hecho y en la conciencia de producir el resultado. Desde luego, para la existencia del dolo, es necesaria la concurrencia del elemento intelectual y del elemento afectivo o emocional; si falta alguno de ellos, no puede hablarse de dolo.

Asimismo el elemento intelectual, que atinadamente el profesor Cuello Calón señala que la representación o conocimiento del hecho comprende lo siguiente.²³

1. El conocimiento de los elementos objetivos integrantes del hecho delictivo por ejemplo, en el robo del artículo 367, del Código Penal, el agente debe conocer el carácter de cosa ajena mueble de lo que sustrae). Comprende también, el conocimiento y previsión de los hechos constitutivos de una agravación de la pena, con excepción de los llamados delitos calificados por el resultado, en los que éste mismo supone la imposición de penas de especial gravedad.
2. El conocimiento de la significación antijurídica del hecho. Lógicamente, en el sujeto activo del delito no requiere conocimientos técnicos, lo que reduciría la posibilidad de estos conocimientos a la esfera estricta de los profesionales del derecho. Esta exigencia se desdobra en una vertiente dual: conciencia de violar el deber, y conocimiento de que el hecho se halla descrito en la ley.
3. El conocimiento del resultado de la acción, es decir el conocimiento del efecto (daño efectivo o peligro) que causará o podrá causar en el mundo exterior la acción u omisión del agente. El conocimiento del resultado no significa su representación en todos sus más minuciosos detalles, sino que es suficiente que el agente prevea que su acto lesionará o pondrá en peligro un bien jurídico.
4. En cuanto al elemento emocional o afectivo, el dolo comprende: la voluntad y la conciencia, y cuando aparece la escuela positiva con Ferri, se afirma la necesidad de analizar la voluntad, la intención y

²³ Cuello Calón, Eugenio. Ob. cit. Págs, 429 y 432.

el fin. El acto es en sí, es el mismo pero es muy diferente en cuanto al problema doloso; ejemplo dos conductores tiene un percance automovilístico, de este evento se producen lesiones cuando estas son por producidas por el mismo accidente no hay dolo, pero ojo cuando los dos conductores se bajan de su vehículo y se empiezan a pelear existe la intención de provocarse las lesiones entonces son dolosas. De esta manera, se requiere: primero la voluntad de pelearse: segundo la intención de lesionar a alguien: tercero el móvil de lesionar para desquitarse.

Se ha dicho que deben unirse la teoría de la voluntad y la de la representación, para que el elemento afectivo o emocional del dolo quede perfecto. La voluntad sola no basta, sino que debe distinguirse, con toda claridad la mera voluntad del dolo propiamente dicho.

1.11 Clases de dolo.

Castellanos Tena²⁴, da la siguiente clasificación:

Dolo directo, es aquel en que el sujeto se representa el resultado, penalmente tipificado, y lo quiere. Este se da cuando el resultado corresponde a la intención del agente, por ejemplo, decide quitar la vida a otro y lo mata.

Dolo indirecto, cuando el agente se propone un fin y comprende o sabe, que por el acto que realiza para lograrlo, se han de producir otros resultados antijurídicos y típicos, que no son el objetivo de su voluntad, pero lo cual quedan admitidos por él con tal de lograr el propósito rector de su conducta.

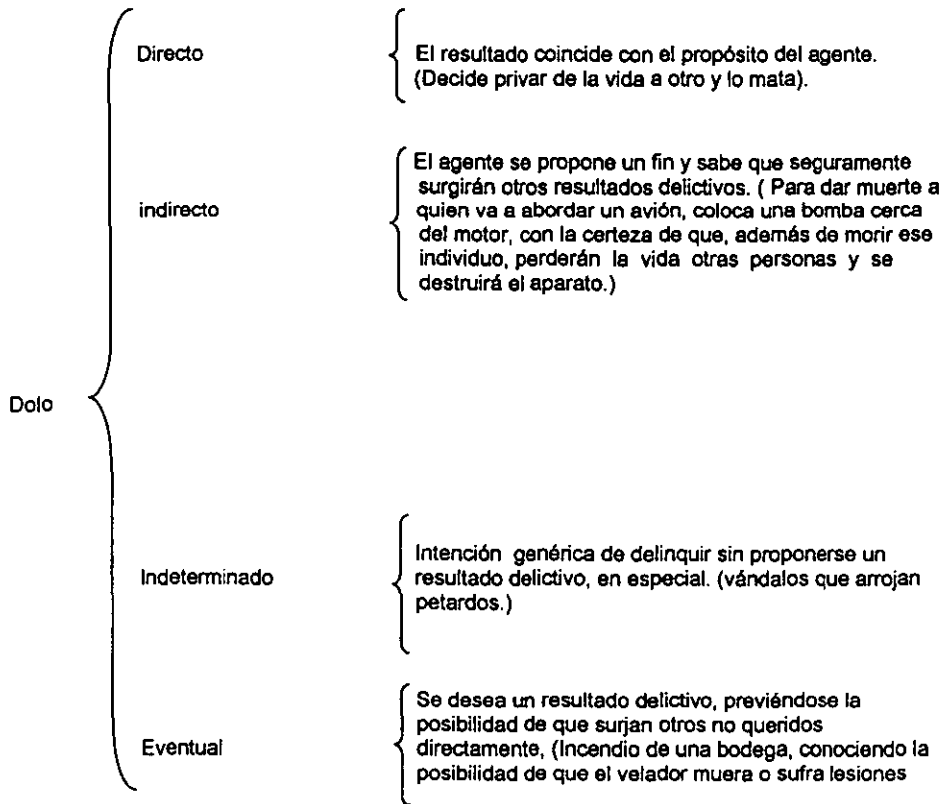
Dolo indeterminado, se dice que este ocurre cuando el agente del delito no se propone un resultado delictivo determinado pero admite cualquiera de ellos que pueda producirse.

Dolo eventual, el agente se propone un resultado, pero sabiendo y admitiendo la posibilidad de que se produzcan otros diversos o mayores, no retrocede, a pesar de ello, en su propósito inicial. Esta

²⁴ Castellanos Tena, Fernando. Ob. cit. págs. 239 a 241.

clase de dolo se caracteriza por la eventualidad o incertidumbre respecto a la producción de resultados típicos previstos pero no queridos directamente, a diferencia del simplemente indirecto, en el que hay certeza de la aparición del resultado no querido, y del indeterminado, en el que existe la seguridad de daño sin saber cuál será, pues el fin de la acción es otro, y no el daño en sí mismo.

Gráfica. 2



1.12 El dolo en el derecho mexicano.

En cuanto al dolo en el derecho mexicano, la reforma del 13 de enero de 1984, en vigor desde el 12 de abril del propio año, terminó según dice, De Quiros Constancio, Bernaldo,²⁵ con el lenguaje obscuro y confuso, que suponía la anterior redacción del artículo 9 del Código Penal, que había merecido la reprobación de un considerable número de juristas mexicanos. El nuevo texto acusa una técnica jurídica más depurada y más acorde con el avance experimentado por la disciplina.

El Código Penal en el artículo 8 expresa: "Las acciones y omisiones delictivas solamente pueden realizarse dolosa o culposamente".

El artículo 9 dice: "Obra dolosamente el que conociendo los elementos del tipo penal, o previendo como posible el resultado típico, quiere o acepta la realización del hecho descrito por la ley".

Obra culposamente el que produce el resultado típico, que no previó siendo previsible o previo confiado en que no se produciría, en virtud de la violación a un deber de cuidado, que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales".

Los autores del anteproyecto del Código Penal para el Distrito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en materia de Fuero Federal, de 1983, que sin duda ha servido de base a esta parte de la reforma reiterada, señalaba la conveniencia de suprimir las presunciones legales, y la necesidad de establecer una clara distinción entre dolo, culpa y preterintención.

Para ellos, el dolo equivale a lo que el código promulgado en 1931 denomina intención, la culpa es equivalente a lo que en la actualidad se designa como no intención o imprudencia, y la preterintencionalidad consiste en esencia, en no sancionar como dolosa una conducta que realmente no lo sea, que es precisamente lo que ocurre cuando el responsable del ilícito quiere realizar un delito de menor entidad y lleva a cabo uno más grave.

La preterintención tiene su traducción en la punibilidad, y la tiene con una sanción atemperada, o que se mejoro y se encuentra en un punto intermedio entre el dolo y la culpa.

Ahora bien hay casos en que la acción delictuosa origina un resultado más grave que el deseado por el agente. A esto manifiesta Cuello

²⁵ De Quiros Constancio, Bernaldo. Ob. cit. Pág. 271.

Calón,²⁶ la figura del delito llamado preterintencional, de procedencia italiana, cuya doctrina viene a concebir la preterintención como una tercera forma de culpabilidad; ejemplo cuando una persona golpea a otro sin ánimo homicida, y como consecuencia, debido a las lesiones causadas, sobreviene la muerte. El hecho es intencional, pero la intención ha sido ampliamente superada por el resultado.

1.13 Las lesiones culposas en los delitos de tránsito de vehículos.

Dentro de este apartado que se encuentra inmerso en el Código Penal podemos destacar que por lesión se debe entender no solamente las heridas, escoriaciones, sino toda alteración en la salud y cualquier otro daño que deje huella material en el cuerpo humano, si estos efectos son producidos por una causa externa. Para que el delito se configure, no sólo debe concurrir el elemento, causa externa que lo produzca, sino que además esa causa sea imputable a un hombre por su realización imprudencial o intencional. El castigo que se impone a quien comete este delito varía en atención a la intensidad del daño causado, por lo cual, en cuanto a su gravedad, las lesiones se clasifican en:

- a) Levísimas; las que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar menos de quince días.
- b) Leves; aquellas que tardan en sanar más de quince días.
- c) Graves; las que ponen en peligro la vida del ofendido.

La penalidad se aumenta, cuando como efecto de las lesiones, se deje cicatriz perpetua y notable en la cara, se perturba la vista, se disminuye la facultad de oír, se produce la pérdida de una mano, de un ojo, brazo, etc., o sea cuando el daño causado sea mayor.

Al causarse por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos, lesiones levísimas, leves o que dejen al ofendido cicatriz en la cara, perpetuamente notable, o daño en propiedad ajena, o ambos, sólo se procederá a petición de parte y siempre que el presunto responsable

²⁶Cuello Calón, Eugenio. Ob. cit. págs. 269-271.

no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo influjo de estupefacientes o psicotrópicos.

d) Mortales, se refieren a las lesiones que causan la muerte del ofendido y son constitutivas del delito de homicidio.

Es de comentar que el artículo 62 del Código Penal para el Distrito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal, fue reformado por decreto publicado en el Diario Oficial de fecha 19 de Noviembre de 1986, quedando su texto en los siguientes términos:

"Artículo 62.-.....

Quando por culpa se ocasione un daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de ésta. La misma sanción se aplicará cuando el delito culposo se ocasione con motivo del tránsito de vehículos cualquiera que sea el valor del daño.

Quando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, solo se procederá a petición del ofendido o su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefaciente, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima."

El ofendido o legítimo representante, por consiguiente y de acuerdo al artículo 93 del Código Penal puede otorgar *perdón legal* y en esta forma se extingue la acción penal.

Entonces se menciona; el delito de lesiones cometido por culpa y con motivo de tránsito de vehículos, cualquiera que sea la naturaleza de éstas (levísimas, leves o graves), sólo se perseguirá a petición del ofendido o de su legítimo representante. Pero hay que tener presente que se perseguirá de "*Oficio*" cuando el manejador sea bien particular, de servicio público local, federal, de transportes eléctricos, ferrocarriles o servicios escolares incurran en:

1º. Manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares, y

2º. No hubiese abandonado a la víctima.

Caso que el manejador se encuentre en el supuesto 1º, indicado, de acuerdo con el artículo 171 fracción II la pena debe acrecentarse hasta 6 meses más a la sanción que le corresponda si causa daño a las persona o a las cosas. Si se abandonó a la víctima bajo el estado descrito o no éste, a la pena aplicada por el delito de lesiones, se aplicará aumento de quince a sesenta jornadas de trabajo a favor de la comunidad, como lo señala el artículo 341 del Código Penal.

Delito		Penalidad
Lesiones, previsto en el art. 288 del Código Penal, en relación con los artículos:	Art.289(1*) parte 1ª	3 a 8 meses de prisión, o de 30 a 50 días multa, o ambas a juicio del juez.
	Art.289(2*) parte 2ª	4 meses a 2 años de prisión y de 60 a 270 días multa.
	Art.290	2 a 5 años de prisión y multa de 100 a 300 pesos.
	Art.291	3 a 5 años de prisión y multa de 300 a 500 pesos.
	Art.292	5 a 8 años de prisión.
	Art.292, párrafo II	6 a 10 años de prisión.
	Art.293	3 a 6 años de prisión.

(1*)Artículo reformado por decreto, publicado en el Diario Oficial el 13 de mayo de 1996.

(2*)En estos casos, el delito se perseguirá por querrela salvo en el que contempla el artículo 295, en cuyo caso se perseguirá de oficio.

El dictamen de las lesiones es la tarea cotidiana del médico legista, quien debe tanto diagnosticarlas como clasificarlas, esto es, asentar en su dictamen: a) si ponen en peligro la vida b) si tardan en sanar más o menos de 15 días; c) si dejarán cicatriz perpetua notable, y d) si producen incapacidad funcional. (para lo cual anexo certificado de lesiones como ejemplo).

Tipos de lesión.

Un instrumento u objeto romo puede moverse con velocidad y ser detenido o desviado por el cuerpo humano, que absorbe total o parcialmente su fuerza; así, puede causar una lesión en el cuerpo, la cual, según intensidad y naturaleza, se clasifica como sigue:

- a) contusión,
- b) escoriación
- c) laceración
- d) avulsión.

Cualquiera de estas lesiones se acompaña de hemorragia, con infiltración sanguínea en los tejidos vecinos al sitio de traumatismo.

Contusión.

La contusión tiene las características siguientes:

Es producida por objetos romos (chatos).

No causa destrucción de la epidermis.

Produce ruptura de vasos sanguíneos de tamaño pequeño que sangran en capa sin alterar el volumen de la zona contundida, de manera que produce una equimosis, o la sangre se acumula en un espacio confinado y forma un hematoma.

La equimosis varía de aspecto, según el sitio donde se produzca: es muy notoria y prominente cuando se afecta la piel que reviste un hueso, pero casi no se observa o está ausente en lugares sin respaldo óseo inmediato, (como el abdomen).

Cuando la equimosis no aparece en la piel de partes blandas, se puede encontrar en los músculos abdominales y a veces en las rodillas, donde llega sangre, atraída por la gravedad, así como en los intersticios tisulares. Del mismo modo, una equimosis de la región temporal puede descender a la mejilla. A su vez, la equimosis de la conjuntiva permanece siempre de color rojo, pues la hemoglobina de la sangre extravasada se oxigena a través de la membrana

conjuntival, que es delgada. La desaparición de una equimosis tarda de dos semanas a un mes, lo cual depende de la extensión, profundidad, y eficacia de la circulación local. El diagnóstico microscópico de la piel de una equimosis es más confiable para hacer el diagnóstico de la edad de la lesión.

El impacto deja en el área contundida una huella que frecuentemente revela la naturaleza del objeto contundente, como el dibujo de las llantas de un vehículo, la hebilla de un cinturón o el asa que deja un alambre doblado. El golpe con una varilla metálica marca dos líneas paralelas de hemorragia, en medio de las cuales se ve piel normal. Las hemorragias son causadas por la sangre desplazada hacia los lados, que deja pálido el centro.

Escoriación.

Las escoriaciones son lesiones superficiales con desprendimientos de epidermis y con leve o ningún sangrado, como los raspones que a menudo sufren los niños; constituyen una huella valiosa que los agentes vulnerables dejan en el cuerpo, con las cuales se puede deducir el modo de producirse las heridas, el agente causante y otros datos de interés medicolegal, por ejemplo: las marcas que en la cara o algún otro sitio de la piel dejan las llantas de un vehículo en un accidente vial, o el surco de la cuerda en el cuello de un ahorcado.

Diversos tipos de escoriaciones pueden ser los siguientes:

1. Arañazo, es el causado por un objeto filoso o por las uñas.
2. Rozón, es el producido por una bala que incide tangencialmente la piel, la cual luce apergaminada, brillante y negruzca.
3. De deslizamiento, es la producida cuando el cuerpo es arrastrado. Dejan estrías paralelas cuya dirección puede reconocerse fácilmente, pues coincide con la inclinación que adoptan los finos desgarros del tejido escoriado. La epidermis se pliega o enrolla al inicio de la escoriación en el mismo sentido seguido por el objeto cuasante, y por último la epidermis tiene aspecto de dientes de sierra, la final de la escoriación.
4. De presión, en este caso el medio traumatizante comprime la piel. Es el collarete o anillo de contusión dejado por una bala al penetrar el cuerpo, o el surco que deja la cuerda en el cuello del ahorcado y que produce su típico aspecto apergaminado y brillante.

5. En flama (brush burn) o en pincelada, muy común en accidentes viales, se llama así porque sus estrías divergentes simulan una flama, son de gran extensión y se ven en la espalda o abdomen. Es necesario visualizar con lupa el inicio de estas escoriaciones y el final de su arborización, para saber en qué dirección se movió el cuerpo.

En todas estas escoraciones, cuando hay infiltración sanguínea en tejidos vecinos, la lesión se causó a la víctima en vida; sin embargo, se debe ser cauto al hacer el diagnóstico en escoriaciones producidas después de la muerte en zonas de livideces; además, puede haber infiltración sanguínea de tejidos vecinos.

Laceración.

Es el desprendimiento parcial de piel y tejidos blandos.

Avulsión

Es el arrancamiento de la piel, acompañado generalmente por los tejidos blandos subyacentes y que deja al descubierto tejidos profundos.

En todas estas lesiones se deben buscar cuidadosamente la presencia de cuerpos extraños, como arena, fragmentos de vidrio o escamas de pintura, que ayudarán a especificar la causa de la lesión.

Contusiones profundas.

La contusión de tórax y abdomen puede ser muy intensa; sin embargo, con cierta frecuencia no causan alteraciones notables en la piel que recibe el impacto, pero sí estragos en las vísceras subyacentes, por ejemplo: un albañil cayó de una altura de unos cuatro metros sobre una pila de ladrillos por lo cual perdió el conocimiento y fue trasladado al hospital, donde murió a los pocos minutos de su ingreso. En la autopsia se encontró desgarró doble del parénquima hepático, ruptura del diafragma, hemotórax.

Un puñetazo en el abdomen puede no causar siquiera escoriaciones leves pero sí la ruptura del bazo, hígado y páncreas; asimismo, puede romperse un asa intestinal, con la consiguiente peritonitis y muerte. Todas las lesiones, principalmente el estallamiento de hígado y bazo, son muy frecuentes en accidentes de tránsito.



DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS MEDICOS

CERTIFICADO DE ESTADO FISICO

EGCF-19-4

UNIDAD MEDICA 37a CRUZ ROJA

CLAVE

NOMBRE: MEDICINA LEGAL N° REG. N° EXP.

medico legista

EL QUE SUSCRIBE MEDICO CIRUJANO CERTIFICA: HABER REVISADO EL DIA DE LA FECHA, SIENDO LAS 13.30 HRs.

A UN INDIVIDUO DEL SEXO masculino QUE DIJO LLAMARSE: LUIS JAVIER CASTILLO

Y TENER UNA EDAD DE 24 años

QUIEN SE ENCONTRO CON:

TIA 120/70 FREC. CAARD. 68 FREC. RESP. 20 TEMP. 36

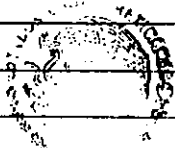
CON UNA EDAD CLINICA APARENTE DE: Igual a la referida

ALIENTO: sin olor caracteristico SI NO

CON LESIONES SI NO

CARACTERIZADAS POR: Conciente, orientado, no ebri, presenta segun hoja clinica contusion y esguince cervical grado uno, luxacion acromioclavicular grado uno derecha, hematoma, escoriaciones en brazos, signos vitales estables.

CLASIFICACION PROVISIONAL DE LAS LESIONES: Que no ponen en peligro la vida y sanan en más de quince dias.



MEXICO, D.F., A 3 DE DICIEMBRE DE 1996

DEPARTAMENTO: MEDICINA LEGAL
UNIDAD MEDICA: 37a CRUZ ROJA

Signature of Dra. Maria Otilia Guerra Nuñez
NOMBRE Y FIRMA DEL MEDICO
MEDICO LEGISTA

NOMBRE Y FIRMA DEL MEDICO

Cuando la fuerza del impacto incide tangencialmente sobre el cuadrante superior derecho, se puede producir un desgarramiento de la cápsula de Glisson, con hemorragia subcapsular factible de seguir creciendo hasta romperse en la cavidad abdominal. No es raro que contusiones abdominales causen rupturas de riñones con hemorragia perirrenal.

Traumatismos torácicos.

Los traumatismos del tórax pueden producir fractura de costilla y /o esternón. Las extremidades astilladas de los huesos (sobre todo las costillas) pueden producir ruptura de pleura visceral con hemotórax y/o neumotórax. En los choques de frente, cuando el corazón es atrapado entre la pared torácica y la columna vertebral se ven contusiones severas de miocardio y ruptura de corazón o de los grandes vasos. En uno de estos casos, encontramos el corazón entre las asas intestinales, pues se habían seccionado los grandes vasos y una ruptura del diafragma permitió el paso del corazón hacia la cavidad abdominal.

1.14 El homicidio culposo en los delitos de tránsito de vehículos.

Señala González de la Vega,²⁷ que "el delito de homicidio en el derecho moderno consiste en la privación antijurídica de la vida de un ser humano, cualquiera que sea su edad, sexo, raza o condiciones sociales.

El Código Penal en su artículo Art.302 señala: "Comete el delito de homicidio, el que priva de la vida a otro.

"Se puede privar de la vida a un ser utilizando medios físicos, omisiones o violencias morales; ejemplo de medios físicos son los golpes, puñaladas; de omisiones, el abandono de personas y de medios morales, producir intencionalmente una perturbación mental cometida a través de amenazas.

²⁷González de la Vega, Francisco." *Derecho Penal Mexicano*", pág. 30.

La penalidad en el delito de homicidio varía en atención a circunstancias atenuantes o agravantes.

El homicidio simple es el que se comete sin que existan circunstancias agravantes. El homicidio calificado es aquel que se suscita existiendo las calificaciones de premeditación, alevosía, ventaja y traición.

La pena en el homicidio, se atenúa en los mismos casos señalados con anterioridad en el delito de lesiones.

El homicidio es, el producto de una de una lesión mortal. No es de una lesión que ponga simplemente en peligro la vida del ofendido, sino de una lesión que determine directamente la muerte de una persona.²⁸

El artículo 303, del Código Penal establece las condiciones para que se tenga como mortal una lesión:

"I. Que la muerte se deba a las alteraciones causadas por la lesión en el órgano u órganos interesados, alguna de sus consecuencias inmediatas o alguna complicación determinada por la misma lesión y que no pudo combatirse, ya sea por ser incurable, ya por no tenerse al alcance los recursos necesarios.

La fracción II esta (derogada).

Que si se encuentra el cadáver del occiso, declaren dos peritos después de hacer la autopsia, cuando ésta sea necesaria, que la lesión fue mortal, sujetándose para ello a las reglas contenidas en este artículo, en los siguientes y en el Código de Procedimientos Penales.

Cuando el cadáver no se encuentre, o por otro motivo no se haga la autopsia, bastará que los peritos, en vista de los datos que obren en la causa, declaren que la muerte fue resultado de las lesiones inferidas.

Ahora bien no se tendrá como mortal una lesión, aunque muera el que la recibió; (artículo 305 Código Penal), cuando la muerte sea resultado de una causa anterior a la lesión y sobre la cual ésta no haya influido, o cuando la lesión se hubiere agravado por causas posteriores, como la aplicación de medicamentos positivamente nocivos, operaciones quirúrgicas desgraciadas, excesos o imprudencias del paciente o de los que lo rodearon. El delito de homicidio admite la forma culposa, y es la que interesa en este trabajo. Dice el artículo 9º segundo párrafo, Código Penal; "obra culposamente el que, produce el resultado típico que no previó siendo previsible o previo confiado en que no se produciría, en virtud de la violación a un deber de cuidado, que debía y podía observar según las circunstancias y condiciones personales".

²⁸ Gallart y Valencia Tomás, " *Delitos de Tránsito*", Pag.156.

Por consiguiente el artículo 60 del Código Penal, el que establece la pena aplicable para el delito de homicidio culposo: Privación de libertad de 2 a 5 años. (De acuerdo al tipo básico).

Es importante recalcar, el artículo 60 del Código Penal maneja la punibilidad para el caso de homicidio culposo.

Delito		Penalidad
Homicidio, previsto en el artículo 302, del Código Penal en relación con los artículos:	Art. 60, homicidio culposo	2 a 5 años de prisión (tipo básico), comisión de dos o más homicidios culposos, si el autor conducía vehículo particular. Además se impondrá en su caso, suspensión hasta 10 años, o privación definitiva de derechos para ejercer profesión, oficio, autorización, licencia o permiso.
	Art. 60, tercer párrafo	5 a 20 años de prisión, comisión de dos o más homicidios en forma culposa de actos calificados como graves, imputables al personal de empresas ferroviarias, aeronáuticas, navieras o de cualquier otro transporte de servicio público federal o local o de transporte de servicio escolar.
		2 a 5 años de prisión, comisión de dos homicidios a consecuencia de actos u omisiones culposas no calificadas como graves que sean imputables al personal d una empresa ferroviaria aeronáutica etc. Esta sanción es independiente de la destitución de empleo, cargo o comisión o inhabilitación para obtener otros de la misma naturaleza.

La calificación de la gravedad de la culpa queda al prudente arbitrio del juez, quien deberá tomar en consideración las circunstancias generales señaladas en el artículo 52 del Código Penal y las especiales siguientes:

- I. La mayor o menor facilidad de prever o evitar el daño que resultó;
- II. El deber del cuidado del inculpado que le es exigible por las circunstancias y condiciones personales que el oficio o actividad que desempeñe le impongan;
- III. Si el inculpado ha delinquido anteriormente en circunstancias semejantes;
- IV. Si tuvo tiempo para obrar con la reflexión y cuidado necesarios;
- V. El estado del equipo, vías y demás condiciones de funcionamiento mecánico, tratándose de infracciones cometidas en los servicios de empresas transportadoras, y en general, por conductores de vehículo

En el caso de delitos derivados del tránsito de vehículo, que tienen como pena la privación de la libertad (lesiones, que tarden en sanar más de quince días o que dejen cicatriz perpetua, homicidio etc.) , los manejadores pueden obtener su libertad provisional en la misma Agencia Investigadora del Ministerio Público, mediante caución, la cual se tramita en sus diferentes formas fianza, billete de deposito. Claro como condición imprescindible para que el manejador pueda disfrutar de ese beneficio, se requiere que no haya abandonado a su víctima, huyendo del lugar de los hechos.

1.15 Observación médico legal en el delito de homicidio culposo.

En un accidente vial, cuando una persona es atropellada y muerta, surgen problemas que el médico legista debe resolver con la mayor precisión posible, pues así lo requieren el Ministerio Público, los familiares de la víctima, las compañías de seguros y el conductor del vehículo involucrado en el accidente; el levantamiento de cadáver debe ser minucioso y a de examinarse lo siguiente:

- a) La víctima con una amplia documentación fotográfica, diagramas, ropa, desgarros, manchas, temperaturas y una autopsia completa y cuidadosa, que incluya examen toxicológico e investigación especial de niveles sanguíneos de alcohol y drogas.
- b) El conductor del vehículo mediante un estudio clínico y psiquiátrico y un examen de sangre.

- c) El escenario que incluya las condiciones del piso, las huellas de llantas, la relación entre vehículo y víctima, la longitud y la dirección de las huellas de frenamiento, manchas, pelos, fibras e interrogatorio de testigos.
- d) El vehículo involucrado, incluidas abolladuras, huellas de sangre, cabellos y fragmentos de ropa de la víctima.

El médico legista debe emitir su opinión, basándose en el conjunto de datos obtenidos y en la cual se establezca no sólo la causa de la muerte, sino también una reconstrucción teórica técnica de los detalles más relevantes del accidente, con una lógica profesional estrictamente objetiva y apoyada en pruebas accesibles.

Capítulo

II

“El ineficaz mecanismo legal en los delitos de tránsito de vehículos”

Capítulo II

"El ineficaz mecanismo legal en los delitos de tránsito de vehículos"

2.1- Principales causas que dan origen a los delitos de tránsito de vehículos. 2.2- Aplicación del Reglamento de Tránsito para deslindar responsabilidades en los delitos de tránsito de vehículos. 2.3- El daño en propiedad ajena en los delitos de tránsito de vehículos y su dilación legal. 2.4- Los Organismos Descentralizados, el Departamento del Distrito Federal, y los Municipios de los Estados, y su falta de celeridad en el cobro de sus daños provocados por tránsito de vehículos. 2.5- Breve análisis del delito de abandono de persona (atropellados).

2.1 Principales causas que dan origen a los delitos de tránsito de vehículos.

Dentro de este apartado nos encontramos con que la mayoría de los delitos de tránsito son previsible. Excepto aquellos en los cuales es por un rebote de algún vehículo o cuando este se encuentra estático. En las experiencias vividas podemos afirmar que un gran número de conductores manejan pésimamente sin el más mínimo cuidado y lo peor del caso es que no reconocen sus errores, deslindándose de cualquier responsabilidad.

La cultura vial en México no existe, vivimos en una selva de asfalto en la cual poco a poco los vehículos se han ido apoderando de ella, razón por la cual ya no existe armonía entre peatón y vehículos.

Dentro de las principales causas que dan origen a los delitos de tránsito de vehículos nos encontramos con las siguientes:

- a) Distracción al manejar.
- b) Mal estado del vehículo al circular.
- c) No respetar los señalamientos viales.
- d) No respetar las indicaciones del Reglamento de Tránsito.
- e) Conducir en estado de ebriedad o bajo influjo de drogas o sustancias similares.

Dentro de las distracciones al manejar se observan estas: irse arreglando, ir leyendo, voltear constantemente a otro lado y no al frente del vehículo, no estar en completo uso de las facultades físicas y mentales, a esto me refiero a conducir con un gran cansancio físico la fatiga y que esta venza al conductor, cuando por más que quiera estar atento al manejar se le van cerrando los ojos por segundos, que son suficientes para que la dirección se desvíe y tal vez los ojos los vuelva a abrir pero hasta un hospital, o ya no vuelvan abrirse jamas, al igual que una calentura o una gripa, hace que se desatienda el frente de la circulación y el control del vehículo.

Por otra parte una preocupación, un problema o una euforia momentánea nos hará olvidarnos que estamos manejando con todas las consecuencias ya conocidas.

Un inesperado dolor de muelas o de estómago cuando vamos manejando nos hace que no prestemos atención en los semáforos, peatones y circulación en general.

Una distracción instantánea del frente de la circulación da como resultado que nos proyectemos contra la parte posterior del vehículo que nos antecede; esto es lo más frecuente y ningún argumento nos podrá salvar del problema.

La distracción podrá hacer que no nos fijemos en un semáforo, una señalización o un niño corriendo.

Se dice que cuando manejamos se despierta un sexto sentido que no es posible precisar en que consiste, pero lo real es que al manejar y para evitar accidentes debemos hacerlo con todos nuestros sentidos.

Del mal estado del vehículo al circular, depende de que siga uno viendo o no. Desgraciadamente el mexicano rara vez se preocupa de checar por lo menos lo más indispensable del vehículo, ahí tenemos la dirección del vehículo, las llantas, los frenos, los cinturones de seguridad, que antes ni siquiera era obligatorio en la Ciudad de México. Del cuidado mecánico depende nuestra seguridad, la de nuestra familia y la de los usuarios de las calles por las que circulamos, esta precaución no debe tomarse únicamente cuando vamos a salir a carretera sino periódicamente pues el problema se puede dar en cualquier momento y en cualquier parte y si bien es cierto que en la ciudad se maneja a menor velocidad que en carretera, en ésta se pueden presentar más dificultades ya que nuestra complicación será con peatones, vehículos, casas edificios, postes, etc.

De los señalamientos viales debemos decir que el 90% o si no el 95% de los conductores los desconocen, razón por la cual y sumado a su falta de respeto, se provocan una gran cantidad de accidentes y por consiguiente llegando a ser delitos ya sea de daño en propiedad ajena o alguno de lesiones u homicidio culposo.

Si no respetamos las señalizaciones, debemos aceptar de antemano la culpa de cualquier hecho que por esta razón se pueda producir. Una señal de alto no es disminuir la velocidad, sino parar la marcha hasta quedar totalmente estático, pero esto no es todo, el reinicio de la circulación debe hacerse hasta estar seguro de que puede realizarse sin peligro alguno y dando la preferencia de paso a los

vehículos que circulan sobre la calle que vamos a cruzar. Si no respetamos un disco de alto y tenemos un accidente nosotros seremos los culpables del hecho y no existirán argumentos que nos quiten esta condición.

Todas las señalizaciones restrictivas, preventivas e informativas, que no sean respetadas por nosotros y que como consecuencia de este incumplimiento se dé un accidente de tránsito, se convertirán en testigos mudos que nos estarán gritando este incumplimiento.

No respetar las indicaciones del Reglamento Tránsito, traerá como consecuencia lógica la responsabilidad en cualquier accidente o delito de tránsito vehicular.

El desconocimiento del Reglamento de Tránsito trae aparejada dos circunstancias 1º Que se este expuesto a un gran riesgo de provocar un accidente con graves consecuencias jurídicas y 2º Que los servidores públicos abusen de ese desconocimiento.

Podemos citar algunos ejemplos:

Reglamento de Tránsito del Distrito Federal

Artículo 56.- No respetar el límite de velocidad máxima de 70 kilómetros por hora, 30 kilómetros en zonas escolares y peatonales.

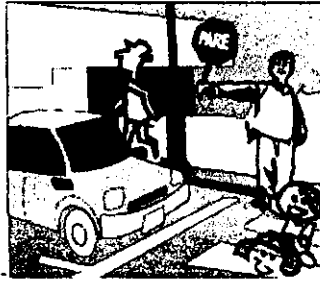
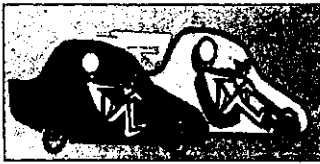
Artículo 57.- fracción IV, los que circulen por una vía con prioridad y se aproximen a una intersección, tendrán la preferencia de paso sobre los vehículos que circulen por la otra vía .

En fin podemos citar otros ejemplos pero la realidad de las cosas es que el desconocimiento del Reglamento de Tránsito traerá como ya dije consecuencias muy graves pero que pueden ser previsibles.

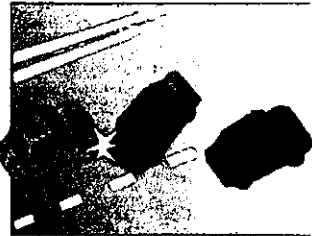
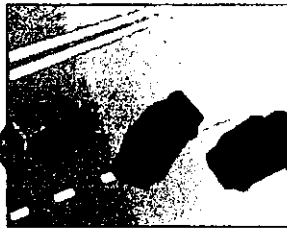
Conducir en estado de ebriedad o bajo influjo de drogas enervantes o psicotrópicas, implica ya de por sí delito, ejemplo claro en el Estado de México y su famoso artículo 200 del Código Penal de esa entidad.

Esta situación muy común en nuestra sociedad que no toma conciencia de lo que puede provocar al manejar en éste estado.

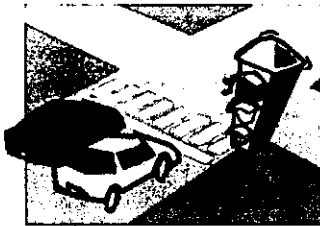
Para ello es importante hacer un análisis objetivo de lo que es el estado de ebriedad, el alcoholismo, problema grave que trae aparejado muchísimas consecuencias de gravedad tanto para la familia como para la sociedad y además de verse involucrado en problemas legales muy fuertes.



Si otro quiere pasar, debes aminorar!----Respetemos al Alumno Guía.



Mucho Cuidado! con los objetos vistos a través de los espejos retrovisores, parecen más lejanos de lo que están en realidad!



- PARE
- ATENCION
- SIGA

Respete las luces del Semáforo. En rojo deténgase detrás de la Franja Peatonal



En ruta, la utilización de luces durante el día disminuye tus probabilidades de accidente. (los vehículos que circulan en sentido contrario visualizan tu presencia a mayor distancia)



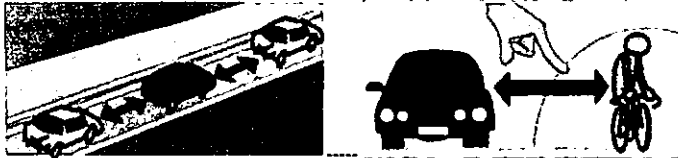
----Reduzca Velocidad en Zonas de Colegio.----La Velocidad Máxima permitida en la Zona Urbana es de 50 Km/h.



CONSEJOS EN EL TRANSITO



Bajemos la luz cuando un vehículo nos está pasando. No lo encandilemos !



Guardemos una distancia prudencial entre auto y auto.—Cuidemos a los ciclistas motociclistas y peatones



No adelantarse en curvas, cruces, puentes y pendientes, o donde haya doble línea central amarilla continua.

El alcoholismo lo podemos definir como: "la dependencia patológica de etanol"²⁹, y se considera como la actividad del ser humano que utiliza el alcohol etílico como bebida.

En nuestro país existen 7 millones de alcohólicos, de los cuales el 50% están en edad reproductiva (entre 14 y 28 años de edad). El alcohol no necesita digerirse, se absorbe directamente en las paredes del estómago y del intestino delgado, por lo que en un estómago con alimentos se hace lenta la absorción.

Los efectos del alcohol varían en forma importante de acuerdo a la concertación y dilución, así como el peso y talla de la persona, la fatiga y el estado emocional también influyen indudablemente, además de que hay diferentes grados de alcohol en la bebida ingerida ejemplo: las llamadas bebidas fuertes como whisky, ginebra, vodka, tequila, coñac, brandy, anís, etc., su concentración varía entre 40% y 50% (alc.vol), los vinos de mesa, el jerez, oporto, etc., la concentración varía entre un 10% y 20% (alc.vol), y la cerveza, pulque y cerveza tiene de 1% a 8% (alc.vol.), de acuerdo a su concentración de alcohol podemos decir que son equivalentes las siguientes bebidas definidas genéricamente como un trago: 30cc(una onza) o sea una medida de whisky, ginebra, vodka, o 360cc (doce onzas) o sea una botella de cerveza al 4% y 90cc (tres onzas) o sea una copa de vino de mesa. El periodo de absorción de una bebida embriagante de acuerdo con las condiciones de alimentación, anímicas, costumbre, edad, sexo, peso varía entre 30 y 60 minutos el 90% y la totalidad a los 90 minutos, para iniciar en los primeros 30 a 60 minutos el periodo de desintoxicación, el cual también dura entre 30 y 60 minutos en los casos de una sola dosis, pero si se insiste en seguir bebiendo entonces se formara una meseta o escalera. Si una persona se toma una copa o medida estándar de bebida embriagante de tipo aperitivo, o una cerveza, vodka, ginebra, etc. Su alcoholemia (cantidad de alcohol en la sangre) será de más o menos 0.03% y de no tomar más que eso en una hora, lo eliminara en la hora siguiente, pero si en una hora se toma 2,3,4, o más copas su alcoholemia ascenderá de acuerdo con lo bebido a 0.06, 0.09, 0.12 etc. Y cada copa se eliminará por hora incluso si durante la hora de la fiesta se tomó 10 o 15 copas su intoxicación será tal que aún al día siguiente continuará eliminando alcohol hasta completar el número de horas correspondientes. El 90% a 98% de etanol es metabolizado por el hígado.

²⁹G. Hamison, "Principios de Medicina Interna", pág. 234.

Ahora bien los síntomas más comunes en este tipo de estado fisiológico son los siguientes:

Ataxia, trastorno del movimiento en el cual indica de forma invariable una afectación del sistema cerebeloso incluyendo sus conexiones (esclerosis múltiple, la enfermedad de Wilson y las lesiones vasculares y traumáticas).

Signo, lo que se puede medir (objetivo), ta, fc, fr.

Síntoma, lo que se nos dice que se siente (subjeto), dolor.

Confusión, imposibilidad de mantener una secuencia coherente de pensamiento y acciones.

Delirio, trastorno en las facultades mentales, con alteración de las morales o sin ello, que se manifiesta por el lenguaje incoherente, excitación nerviosa e insomnio.

Coma, estado de sopor profundo con abolición del conocimiento, sensibilidad y movilidad en el curso de ciertas enfermedades puede ser acidótico, diabético, epiléptico, hipoglucémico o uremico.

Estupor, estado en el que se puede despertar al paciente mediante estímulos enérgicos, las respuestas verbales son lentas o nulas y el enfermo hace algún esfuerzo para evitar los estímulos molestos.

Semicoma, trastorno de la conciencia.

Disantria, defecto en la articulación de la palabra que habitualmente se expresa como una mala pronunciación de las consonantes puede darse en las parálisis flácida o espástica.

Signo de Romberg, vacilación del cuerpo, estando el paciente con los pies juntos, ojos cerrados significando esto ataxia motriz.

Ataxia, movimientos anormales no intencionales por ejemplo al tocar un punto concreto como la nariz del paciente.

Todas estas pruebas medicas las debe realizar el medico legista adscrito a cualquier Ministerio Público, desgraciadamente no todos lo hacen y únicamente ven a la persona muy someramente ya que a ellos también les interesa el estado en el que viene y los ven con signos de peso en los ojos.

Por lo menos en 60% de las muertes producidas al conducir un vehículo se encuentra alcohol en la sangre ¿alarmante no?. De ellas, alrededor de 50% revelan concentraciones de alcohol en la sangre de más de 100 mil por cada 100cc de sangre.³⁰

Los estados de dependencia alcohólica pueden dar lugar a una serie de alteraciones severas en la persona como consecuencia de la

³⁰ Tello Flores, Francisco Javier. "Medicina Forense", pág 147.

intoxicación por alcohol y de la interacción entre factores psicológicos y fisiológicos.

En realidad, no existen prácticamente niveles de alcoholemia para conducir con seguridad, por lo que la norma más segura es conducir sin haber consumido ninguna cantidad de alcohol.

La peligrosidad del alcohol reside en sus efectos sobre el tiempo de reacción, los reflejos en situaciones imprevistas de la carretera son más lentos, disminuye el ángulo visual hasta sólo 90 grados, deteriora la acomodación y la capacidad para seguir objetos con la vista, retrasa la recuperación de la visión después de un deslumbramiento, produce somnolencia y hace perder la concentración. Además desarrolla en el conductor una confianza en su propia capacidad para conducir por encima de lo real, ejemplo clásico de los accidentes en el periférico o viaducto además creándose así un desequilibrio muy peligroso.

La relación entre consumo abusivo de alcohol y accidentes de tránsito es evidente y está rigurosamente comprobada. El riesgo de sufrir un accidente aumenta de manera proporcional a los niveles de alcoholemia, aun sin llegar al nivel mínimo permitido por la ley, A partir de 0.8 g/l, el riesgo de accidente es doce veces superior al de alcoholemias inferiores a 0.5 g/l, mientras que con alcoholemias superiores a 1 g/l se puede aumentar el riesgo hasta cien veces más.

Además, la relación entre los accidentes de automóviles y el consumo de bebidas alcohólicas no se establece necesariamente en función de uso continuado, sino que el uso o la intoxicación esporádica también propicia este tipo de accidente.

Se estima que 4 de cada 100 de los conductores circula bajo los efectos del alcohol y que esta sustancia es responsable del 50% de los accidentes mortales y entre el 25% y 40% de los accidentes graves. Además el 35% de los accidentes se producen en fin de semana (días en la gente suele ingerir alcohol), entre las cero horas del viernes y las 24 horas del domingo.

Todo esto, sobre todo es cierto para la población joven, hasta el punto de que los accidentes de tránsito ligados al consumo de alcohol constituyen la principal muerte entre los jóvenes. El bebedor joven presenta un elevado riesgo de siniestros de este tipo. El consumo de alcohol en la población joven se produce, por lo general, fuera de casa, lo que conlleva la posibilidad de desplazamientos en vehículo o motocicleta con el consiguiente riesgo de accidentes.

Efectos del alcohol sobre la conducción

Alcoholemia (g/l)	Efectos
0.15	- Disminución de reflejos.
0.20	- Falsa apreciación de distancias.
0.30	- Subestimación de la velocidad.
	- Perturbación de los movimientos.
	- Trastornos de la visión.
0.50	- Euforia.
	- Incremento del tiempo de reacción.
	- Deficiencias en tareas de seguimiento de trayectorias, vigilancias y atención concentrada.
0.80	- Perturbación de los movimientos.
1.20	- Fuerte fatiga y pérdida de visión.
1.50	- Embriaguez notoria.

Ahora bien este problema de conducir en estado de ebriedad lleva consigo múltiples problemas legales y que la gente ni siquiera se imagina hasta donde pueden llegar las consecuencias; que pueden ir desde una falta administrativa hasta un delito con privación de la libertad. En el Ministerio Público se agrava el problema cuando el conductor se encuentra ebrio, médicamente probado.

Es importante mencionar que dentro de la legislación mexicana la embriaguez se le clasifica en orden a su intensidad, embriaguez incompleta, embriaguez completa y embriaguez epileptiforme. En la primera, el hombre no pierde totalmente sus facultades; en la segunda existe disociación mental y en la tercera, se liga a enfermedades preexistentes de índole psíquico, cuyo efecto puede asumir las formas más impresionantes y peligrosas.

La legislación que se infringe por conducir en estado de ebriedad son las siguientes:



Reglamento de Tránsito del Distrito Federal.

Artículo. 83.- y que a la letra dice..."Todos los conductores de vehículos a quienes se les encuentre flagrantemente cometiendo actos que violen las disposiciones del presente Reglamento y muestren síntomas de que conducen en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes o psicotrópicos, quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación por el alcohol o de enervantes y psicotrópicos que determine el médico adscrito al juzgado cívico ante el cual sea presentado el conductor.

Los agentes podrán detener la marcha de un vehículo cuando Seguridad Pública establezca y lleve a cabo programas de control y preventivos de ingestión de alcohol para conductores de vehículos."

Artículo. 84.- Ninguna persona podrá conducir vehículos por las vías públicas, si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.5 gramos por litro o de alcohol en aire espirado superior a 0.25 miligramos por litro. Si se tratase de vehículos destinados al transporte de pasajeros de más de doce plazas, de transporte escolar y de menores, de sustancias peligrosas, de vehículos destinados a la prestación de servicios de emergencia médica o transporte especializado, sus conductores no podrán hacerlo con una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0.3 gramos por litro de alcohol en aire espirado superior a 0.15 miligramos por litro.

Cabe señalar que en Distrito Federal existe una gran diferencia entre falta administrativa y delito ya que por lo regular los agentes de tránsito manejan esta distinción a su antojo para beneficio suyo, distinción que más adelante mencionare.

El artículo 86, del Reglamento de Tránsito del Distrito Federal menciona que; procedera el arresto administrativo inconmutable de un conductor cuando conduzca en estado de ebriedad o bajo la influencia, medicamente comprobada, de estupefacientes, psicotrópicos u otras sustancias tóxicas, conforme a lo dispuesto en el artículo 84. Es decir el conductor sera remitido con el juez cívico para cumplir un arresto administrativo que puede ir de 12 a 36 horas esperando que la persona se recupere de la intoxicación.

Código Penal para el Distrito Federal.

Titulo Quinto

Delitos en materia de vías de comunicación y de correspondencia.

Capitulo I

Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de manejador:

I.(Derogada);

II. Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponde si causa daños a las personas o las cosas.

Se plantea el problema de si cuando se causa daño en propiedad ajena con vehículo de motor, lesiones o algún otro delito y se comete en estado de ebriedad, el segundo delito cometido absorbe el establecido en la fracción II del artículo 171.

Reglamento de Tránsito para el Estado de México.

Artículo 90.- Son obligaciones de los conductores:

Fracción XVI. Abstenerse de conducir bajo el efecto de drogas o psicotrópicos.

Fracción XVII. Abstenerse de conducir en estado de ebriedad.

Artículo 118. Sólo procederá la retención de cualquier vehículo, remitiéndolo de inmediato al depósito más cercano, en los siguientes casos:

Fracción VI. Por conducir en estado de ebriedad o por el influjo de drogas enervantes o psicotrópicos.

Código Penal para el Estado de México

Subtítulo segundo

Delitos contra la seguridad de las vías de comunicación y medios de transportes

Capítulo

II

Delitos cometidos por conductores de vehículos de motor

Artículo 200.- Se impondrán de tres días a seis meses, de prisión, de tres a setenta y cinco días multa, y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho de manejar al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, maneje un vehículo de motor.

Se impondrán de uno a tres años de prisión y de veinte a doscientos días multa y suspensión hasta por un año o pérdida del derecho de manejar, si este delito se comete por conductores de vehículos de transportes público de pasajeros, de transporte escolar o de transporte de personal en servicio.

2.2 Aplicación del Reglamento de Tránsito para deslindar responsabilidades en los delitos de tránsito de vehículos.

Dentro de este punto y en relación con el capítulo que estoy tratando quiero hacer mención que la mayoría de los delitos de tránsito que se cometen a diario se podrían solucionar satisfactoriamente, pero no es así, ¿por qué? tal vez nuestra sociedad no ha llegado a esa etapa de desarrollo en la cual la gente y en este caso los conductores no tendrían ni la más mínima necesidad de pisar un Ministerio Público. Para comprender mejor esta situación a continuación doy a conocer desde mi particular punto de vista los elementos fundamentales de porque llega un hecho de tránsito al Ministerio Público:

1º.-No hay educación vial en México.

2º.-No hay ni el más mínimo respeto al conducir.

3º.-La gente no conoce ni el 10% del Reglamento de Tránsito.

4º.-La mayoría de los vehículos no cuentan con seguro de responsabilidad civil.

5º.-La gente no hace conciencia en no tomar bebidas alcohólicas si es que va a manejar.

6º.-El peatón no toma conciencia y no respeta los señalamientos viales en la ciudad.

Estas son las más importantes y como se ve subsanables todas.

La manera en como se presenta un delito de tránsito tiene que ver con un antecedente, considero que tiene que haber un accidente, sin desearlo, sin pensarlo, y que tiene como consecuencia un daño; si éste es en nuestras pertenencias o en nuestra persona, nosotros asimilaremos toda consecuencia, pero si éste involucra bienes ajenos o a terceras personas será un ilícito; ejemplo daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio, ataques a las vías de comunicación etc.

Se puede establecer entonces sin que se considere una definición:

“Que los accidentes de tránsito de vehículos, son ilícitos que suceden con motivo del desplazamiento de cualquier medio de locomoción”.³¹

En consecuencia quiero hacer mención y retomando lo que ya dije por que crearle más trabajo al Ministerio Público, si es bien sabido que el

³¹ Flores Cervantes Cutberto, "Los Accidentes de Tránsito", pág. 6.

trato que dan al ciudadano los servidores públicos que trabajan ahí es por demás detestable ¿por qué no llegar a un arreglo? claro cuando proceda.

Ya hablaré de la necesidad de modificar las leyes respectivas y creación de un procedimiento sumario en donde se resuelva de manera ágil un hecho de tránsito, pero eso lo dejare para el capítulo IV

Por lo que respecta al tema en cuestión para deslindar la responsabilidad en un delito de tránsito, que como ya se dijo tiene que haber un antecedente, (un accidente) además leyes violadas, pero bueno, vamos a suponer que todavía estamos en el lugar de los hechos, en cualquier cruce de la ciudad, primero hay que identificar que paso.

Si conocemos del Reglamento de Tránsito, desde ahí se puede deslindar ya la responsabilidad. Hay varios tipos de accidentes automovilísticos dentro de los que podemos encontrar los siguientes:

Choques. Proyección.

Para que se pueda presentar este hecho, es necesario que por lo menos intervenga un vehículo que se encuentre en movimiento y que tenga contacto, si es contra un objeto fijo como: poste, árbol, casa u otro vehículo pero este último sin movimiento, se tratará de una proyección, si ambos vehículos se encuentran en movimiento sin importar la clase de móviles de que se trate será un choque, y puede ser un vehículo contra otro, o contra un trolebús, tren, motocicleta o bicicleta, sin que tenga que ver que intervengan más de dos vehículos ni la clase de los mismos.

Atropellos.

Necesariamente un vehículo en movimiento contra un peatón o varios que pudieran estar parados o en movimiento el único requisito sería que éste o éstos, se encuentren fuera del auto responsable. También será atropello tratándose de animales o personas que jalen o viajen sobre carritos de baleros, patines, patinetas, diablos, etc; y también cuando estos últimos sean precisamente el vehículo.

Caidas.

Este hecho se da cuando una persona que viaja en un vehículo se cae del mismo, sin que tenga que ver la clase de vehículo, ni la forma de la caída, sólo que antes de ésta, haya estado sobre el móvil, ejemplo clásico lo que sucede en los microbuses cuando estos van llenos de gente.

Volcaduras.

Cuando un vehículo sin control deja de deslizarse sobre sus antiderrapantes y lo hace sobre cualquier parte de su carrocería (costado izquierdo, derecho o toldo) o gira en vueltas sobre una de sus partes abarcando las señaladas; este hecho puede darse en un vehículo en movimiento por sí sólo o como una consecuencia; en este caso nos referimos a la primera ya que la última se abarca en choques este caso es clásico cuando el conductor va en estado de ebriedad y maneja a gran velocidad, perdiendo reflejos y el control del vehículo.

Fallas mecánicas, frenos, dirección etc.

Primordialmente se dan en frenos y dirección, no obstante que cuando al existir y llegar a comprobarse algunas de estas fallas, son los peritos mecánicos los que intervienen, para señalar primero si existió la avería que se reporta y a continuación para decidir si ésta fue previsible o no. Hay que aclarar que los Agentes del Ministerio Público, dentro de sus atribuciones deben de hacer el llamado a los peritos en tránsito terrestre, peritos mecánicos, peritos químicos, peritos fotógrafos en cualquier hecho de tránsito en el cual se le de vista pero la realidad de las cosas es que no lo hace y si uno tiene suerte únicamente interviene el primero.

Perdida de control.

Sin choque ni atropello, salida de la cinta asfáltica, invasión de camellones, zonas arboladas y en general no destinadas para el uso de vehículos (independientemente de que una pérdida de control puede dar lugar a los casos de choque, atropello, o volcadura.

Choque con atropello.

Cuando existe un atropello y un choque, por ejemplo, se debe ver si uno fue como consecuencia del otro, en caso de que se produjera un choque y las trayectorias poscolisionales dirigieran a uno de los vehículos hacia un peatón, se debe analizar el hecho primario y el atropellamiento como consecuencia del mismo.

Atropello con choque.

Invirtiendo el orden y razón del hecho, es decir, si primeramente existe un atropellamiento y la maniobra evasivas puede provocar un choque.

Vehículos estacionados en pendientes.

Por ejemplo un vehículo sin ningún tipo de abanderamiento ni señalamiento preventivo como lo llamados fantasmas, cuando en pendientes se dejan estacionados, y un vehículo en movimiento se impacta en el provocándose la colisión. Este tipo de accidentes son comunes en carretera donde la Policía Federal de Caminos tomo intervención haciendo su respectivo peritaje.

Salientes de la carrocería que causan lesiones o daños.

Molduras o salientes de la carrocería: cuando un vehículo al circular se le abre una portezuela con ella causa un daño o lesión. Es importante señalar que el desconocimiento del Reglamento de Tránsito hace que este tipo de hechos acabe en el Ministerio Publico, porque las personas no se sienten responsables de abrir su puerta cuando pasa otro vehículo y se provoca el daño.

Hay que señalar que es tan precaria la información que se tiene del Reglamento de Tránsito que es muy común que se maneje el dicho

aquel de que *"el que pega paga"*. El Reglamento de Tránsito es claro y únicamente procede esta situación cuando:

1º. El vehículo que pega lo hace a otro que se encuentre debidamente estacionado.

2º. El vehículo que pega lo hace por la parte de atrás de otro. Siempre que este último se encuentre estático o su movimiento sea en la misma dirección del que pega, porque si circulara en reversa en ese momento, tampoco se podría aplicar el dicho.

Debe de haber una metodología para interpretar un hecho de tránsito, es esencial conocer en que se basa la investigación de hechos (accidentes) sobre tránsito terrestre.

a) Elementos integrantes.

Conductor – vehículo.

Camino - calle, avenida, calzada, eje vial, privada, etc.

Peatón.

Pasajero.

Ciclista - bicicleta.

Semoviente- (vacas, burros, animales, etc.)

Otros.

b) Hechos más frecuentes.

Colisión entre dos o más vehículos.

Colisión lateral.

Colisión posterior.

Colisión frontal.

Colisión superior.

Colisión de vehículo contra peatón.

Colisión de vehículo contra objeto fijo.

Volcadura de vehículo.

Salida del camino de vehículo.

Caída de pasajero de vehículo.

Colisión de pasajero contra objeto fijo.

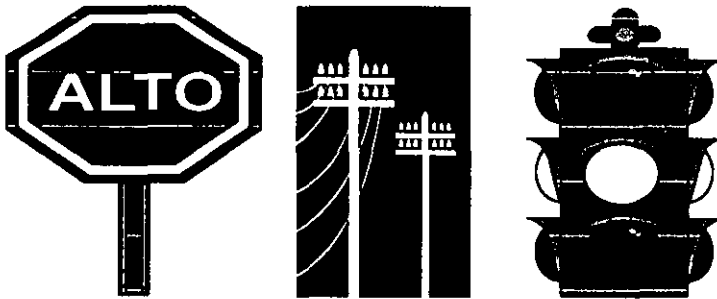
Otros.

De la información objetiva se desprenden en su totalidad los elementos del tipo técnico como son huellas ó indicios, los cuales

deberán de ser integrantes de la observación del lugar de los hechos, y una minuciosa revisión de vehículo.

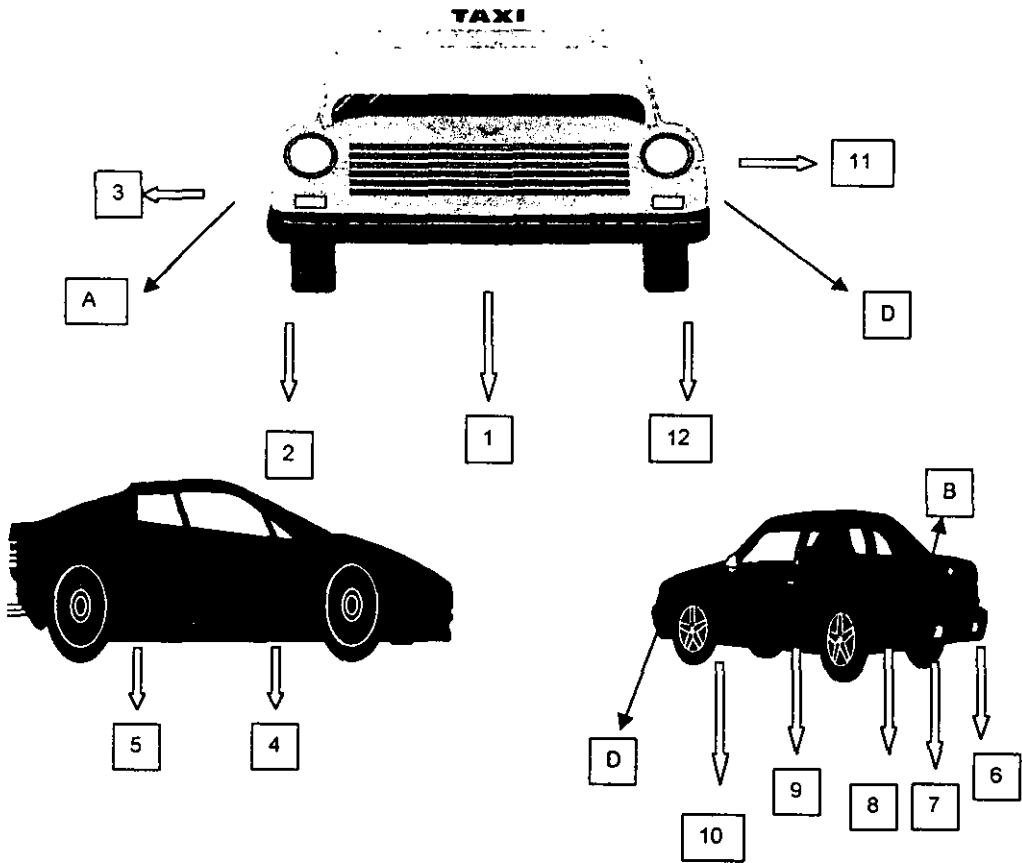
De la observación del lugar de los hechos se desprende:

1. Estudio y reconstrucción del medio ambiente.
2. Estudio y reconstrucción de la visibilidad.
3. Estudio del tipo y estado del piso en la zona de rodamiento.
4. Estudio y localización de los señalamientos de tránsito.
5. Estudio y muestreo de las condiciones de tránsito.
6. Localización de huellas (frenamiento, arrastre, desplazamiento, cuerpo duro).
7. Localización de indicios (fricciones, manchas, huellas, pintura, daños o guarnición, muebles urbanos, inmuebles, etc.).



Asimismo de la misma información se efectuará una minuciosa revisión de vehículo.

Para la revisión de un vehículo, es necesario dividir imaginariamente al mismo, por medio de dos ejes que dividan a lo largo en tres partes al móvil e igualmente y en forma perpendicular a los primeros dos ejes que dividen en tres partes a lo ancho del auto quedando de la siguiente forma:



1. Parte frontal media.
2. Parte frontal derecha.
3. Costado delantero derecho.
4. Costado medio derecho.
5. Costado posterior derecho.
6. Parte posterior derecha.
7. Parte posterior media.
8. Parte posterior izquierda.
9. Costado medio izquierdo.
10. Costado delantero izquierdo.
11. Parte frontal izquierda.

- A.- Ángulo delantero derecho.
 B.- Ángulo posterior derecho.
 C.- Ángulo posterior izquierdo.

D.- Ángulo delantero izquierdo.

Las normas de tránsito, las cuales regulan la vialidad y de las cuales se basan los peritos, de cualquier Procuraduría Estatal o Federal, además de las compañías aseguradoras, para deslindar la responsabilidad en un hecho de tránsito, están inmersas en los Reglamentos de Tránsito. En el del Distrito Federal,³² similar a cualquier otro de la República maneja en sus artículos 56,57,58,59 dichas normas y que a mi parecer es de gran importancia transcribir su contenido.

Artículo 56.- Los conductores están obligados a respetar los límites de velocidad establecidos para las vías públicas de acuerdo con su clasificación.

En las vías primarias circularán a la velocidad que se indique mediante los señalamientos respectivos.

Cuando la vía pública carezca de señalamientos, la velocidad máxima será de 70 kilómetros por hora.

En las vías secundarias, zonas escolares y peatonales la velocidad máxima será de 30 kilómetros por hora.

Artículo 57.- En las intersecciones y en la preferencia de paso, el conductor se sujetará a las reglas siguientes:

- I. Se ajustará a la señalización que la regule;
- II. En las intersecciones reguladas por un agente, deberá detener su vehículo cuando así lo ordene este;
- III. En las intersecciones reguladas mediante semáforos, deberá detener su vehículo en la línea de "ALTO", sin invadir la zona para el cruce de los peatones cuando la luz del semáforo esté en color rojo;
- IV. Los que circulen por una vía con prioridad y se aproximen a una intersección, tendrán la preferencia de paso sobre los vehículos que circulen por la otra vía;
- V. En las intersecciones de vías señalizadas con indicación de "ceda el paso" o de "alto" en su caso, deberá siempre ceder el paso a los vehículos que transiten por la vía preferente, sea cualquiera el lado por el que se aproximen, llegando a detener

³² Nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal publicado por decreto el 2 de diciembre de 1997 en el Diario Oficial de la Federación. Abrogándose el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal del 9 de agosto de 1989.

- por completo su marcha cuando sea preciso y, en todo caso, cuando así lo indique la señal correspondiente;
- VI. Cuando la vía en que circule carezca de señalización que regule la preferencia de paso, estará obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los supuestos siguientes:
 - a) Cuando la vía en que se circula sea de mayor amplitud que la otra o tenga mayor volumen de tránsito, y
 - b) Cuando quien circula por la derecha se encuentre sobre una vía sin pavimentar.
 - VII. Cuando en las intersecciones no haya posibilidad de que los vehículos avancen hasta cruzar la vía en su totalidad, evitará continuar la marcha y obstruir de este modo la circulación de las calles transversales a su sentido de circulación;
 - VIII. En los cruceros de ferrocarril y en los de tren ligero, éstos tendrán preferencia de paso;
 - IX. La vuelta a la derecha será continua y se dará con precaución, aun cuando el semáforo se encuentre en rojo. Sólo será continua a la izquierda cuando la vía por la que circule el vehículo sea de un solo sentido y las vías que converjan tengan sentido único al movimiento de la vuelta izquierda;
 - X. Entre las 23:00 horas y las 5:00 del día siguiente, deberá detener totalmente el vehículo frente a la indicación de alto de un semáforo y, una vez que se cerciore de que ningún vehículo o peatón se dispone a cruzar la intersección, podrá continuar la marcha aun cuando no haya cambiado la señal de alto;
 - XI. En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a ellas y;
 - XII. Los que circulen por una vía primaria tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ella.

Artículo 58.- Se prohíbe circular en reversa más de 50 metros, salvo en los casos en que no sea posible marchar hacia delante, ni cambiar de dirección o el sentido de marcha. En ningún caso y mientras se circule en reversa, se podrá cambiar de carril.

Artículo 59.- Queda prohibido circular en sentido contrario al de la circulación, así como sobre banquetas, camellones, isletas y marcas de aproximación.

Al violar cualquiera de los artículos anteriormente mencionados los infractores se harán acreedores a las sanciones pecuniarias siguientes:

Infracción	Monto de la sanción en veces el salario mínimo general diario vigente en el Distrito Federal.						Fundamento
	2	5	10	15	25	30	

Velocidad

Por exceder los límites de velocidad autorizados.					X		Art.56
---	--	--	--	--	---	--	--------

Alto

Por no obedecer la señal de alto de un semáforo o de cualquier otro dispositivo de control de tránsito.						X	Art. 57
Por no detener la marcha del vehículo cuando un agente de tránsito lo indique.						X	Art. 57
Por no obedecer los demás señalamientos de tránsito.				X			Art.57

Banquetas

Por conducir un vehículo automotor sobre banquetas, camellones isletas o sus marcas de aproximación.					X		Art. 59
--	--	--	--	--	---	--	---------

Circulación prohibida

Por conducir en reversa, más de 50 metros cambiando de dirección o de carril.					X		Art. 58
Por circular en sentido contrario.						X	Art. 59
Por avanzar u obstruir la circulación de una intersección, cuando no haya el espacio libre para cruzar ésta.						X	Art. 57

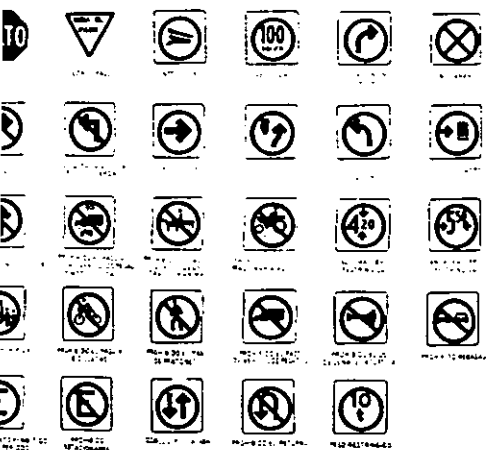
Es importante también señalar que hay que respetar los señalamientos viales de los cuales la gente hace caso omiso de su autoridad, ya hasta cuando la gente se ve involucrada en un hecho de tránsito es cuando la gente reflexiona en su violación.

Para todo esto podemos señalar que se clasifican en restrictivos, preventivos e informativos.

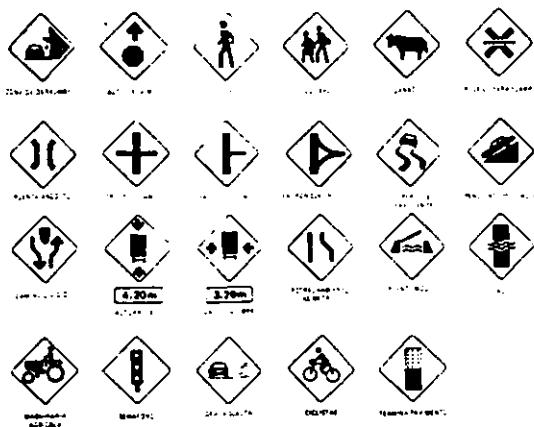
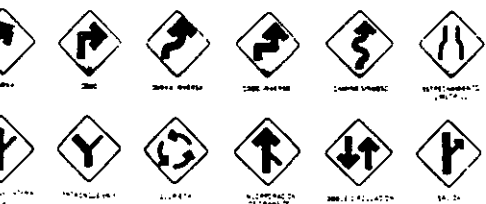
Señalamientos Viales

PRINCIPALES SEÑALES DE TRANSITO

RESTRICTIVAS



PREVENTIVAS



INFORMATIVAS



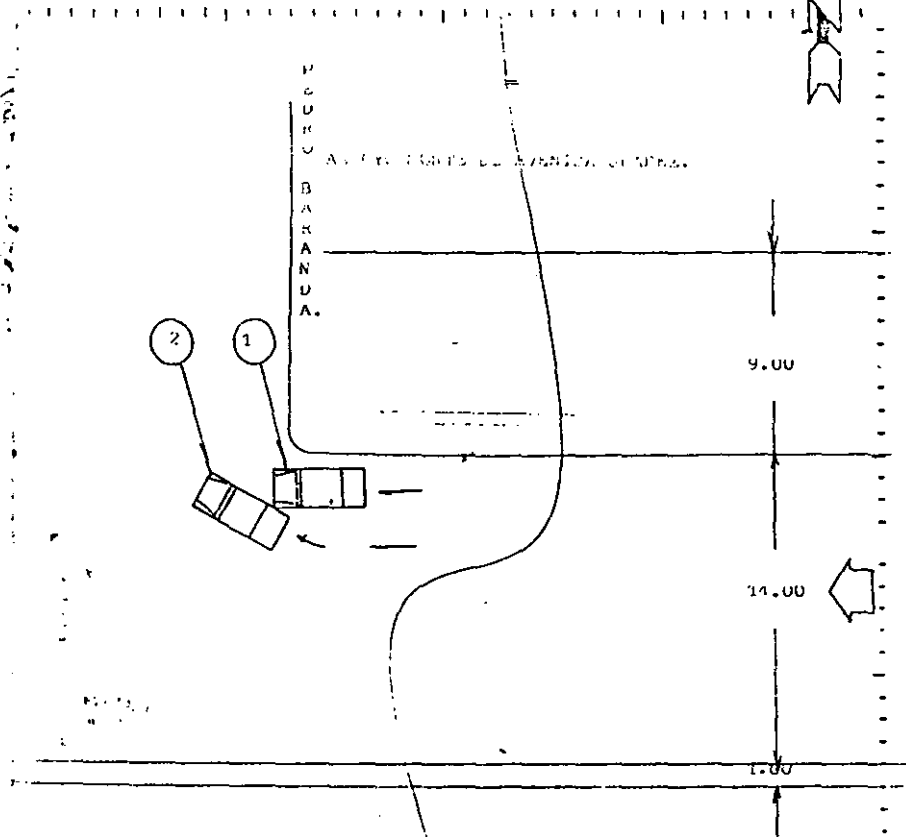
A continuación doy a conocer un dictamen pericial que emite la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, departamento de Servicios Periciales en el cual se deslinda la responsabilidad en un delito de tránsito en el los peritos de tránsito terrestre toman en cuenta todos los elementos ya mencionados anteriormente.

(Se anexa dictamen pericial en la siguiente página).



PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DEL DISTRITO FEDERAL

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES



- 1.- Automóvil placas 255-8042 en circulación y contacto.
2.- Automóvil placas 757-4075 en circulación y contacto.

Ciudad de México, a 19 de Octubre de 19 90		PERITOS. <i>[Signature]</i>	
No. 17/1990		ESC. I. 200	DR. RAUL GARCIA GONZALEZ
AGENCIA	TURNOS MESA	ACOTACIONES EN METROS	REVISO

DEPARTAMENTO DE JUSTICIA
INVESTIGACIÓN PREVIA N.º 7a/4694/990

DELITOS: DAÑO EN PROPIEDAD AJENA
PRECEDENCIA: ÚNICA POR ÚNICA PARTE
CONSECUENCIA SIN DETENIDO

EPA

7a/4694/990
1

CIDADADANO JUEZ SEPTIMO DE PAZ
PRESENTE.

En -12- fojas útiles remito a Ud. la averiguación previa número 7a/4694/990 de cuyo contenido resultan elementos suficientes para ejercer acción penal en contra de

ANDREA VIRGINIA BALMADEDA
como presunto(s) responsable(s) del (de los) del (de los) (s) de
DAÑO EN PROPIEDAD AJENA

previsto(s) en el (los) artículo(s) 399, 399 bis párrafo segundo en relación al - 7o. Fracción 1, 8o. Fracción II, 9o. párrafo segundo y 13 Fracción II y sancionado(s) en el (los) artículo(s) 62 párrafo primero parte segunda

del Código Penal para el Distrito Federal, ya que de las diligencias practicadas se desprende que

El día 10 de octubre de 1995 a las aproximadamente las 16:00 horas, la indicada ANDREA VIRGINIA BALMADEDA conductora del vehículo marca Renault modelo 1983 con placas de circulación 751-EEZ al circular sobre las calles de Venecia y Cruz en dirección al parking en un momento dado pretende continuar su circulación sobre la calle de Venecia cuando en dirección al norte, por lo que de manera imprevista al dar vuelta a la derecha no se previene el carril correspondiente, en virtud de lo cual el vehículo de la marca Ford, modelo 1985 con placas de circulación 255-EEZ conducido por el ofendido CARLOS AMBEGO SANTOS, el cual circulaba por la misma arteria y en la misma dirección, efectúa contacto con su parte frontal izquierda en contra del costado posterior derecho del vehículo placas 751-EEZ, resultando de este hecho el vehículo placas 255-EEZ con daños por la cantidad de \$350,000.00 (TRESCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS 00/100 M.N.) (SE HACE DESGLOSE POR OTROS DAÑOS).

En el caso, el cuerpo del delito de DAÑO EN PROPIEDAD AJENA se comprobó en términos de la Regla General contenida en el artículo 122 en relación al 97 del Código de Procedimientos Penales en vigor para el Distrito Federal con los siguientes elementos de prueba:

- 1.- Con la querrela formulada por el ofendido CARLOS AMBEGO SANTOS.
- 2.- Con la fe ministerial de documentos que sirvieron de base para acreditar la propiedad del vehículo placas 255-EEZ.
- 3.- Con la Inspección Ocular practicada en el lugar de los hechos.
- 4.- Con el avalúo para daños en vehículos.
- 5.- Con la fe ministerial de vehículos y daños.
- 6.- Con la declaración del la indicada.

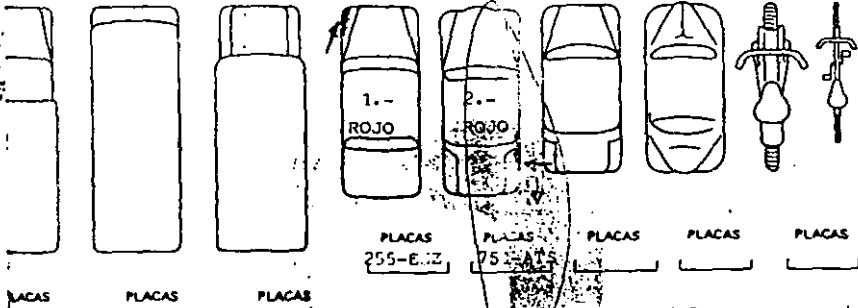


**PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DEL DISTRITO FEDERAL**

**DIRECCION GENERAL DE
SERVICIOS PERICIALES**



VERIFICACION PREVIA
7a/4694/990



VEHICULO No. 1 - Presento un daño en su vertice izquierdo con características de hundimiento diagonal de izquierda a derecha y de atrás hacia adelante afectando al grupo de defensa, bracks, fascia delantera, salpicadera y flectoramente dañada, remate de salpicadera friccionada.

VEHICULO No. 2 - Presento un daño reciente en el parabrisas derecho con características de hundimiento de derecha a izquierda en la parte superior afectando los cristales, salpicadera con color negro, salpicadera, llanta rota.

CONDUCTORES		
NOMBRE	EDAD	EXPERIENCIA DE COND. TORQUE
LOS ANGELO SANTOS	NO	SI
ANA V. JALMACEDA MONTES	NO	SI
	NO	SI
	NO	SI

LESIONADOS			
NOMBRE	COND. TOR	ACOMPANANTE	PEATON
NO REGISTRAR			
DESCRIPCION DE LESIONES			
NOMBRE	COND. TOR	ACOMPANANTE	PEATON
DESCRIPCION DE LESIONES			

No. 7a/4694/990 ESC. I. 200

AGENCIA 11 - TORNO MESEA ACOTACIONES EN METROS REVISO



PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DEL DISTRITO FEDERAL

DIRECCION GENERAL
DE SERVICIOS PERICIALES
SUPERVISION GENERAL
TRANSITO

(Handwritten initials)

AV. PREV. NUM. 107 4694/100

LLAMADO NUM. 1000-1477

AVALUO PARA PASOS EN VEHICULOS

AUTO MARCA FORD MODELO 1965 PLACAS 255-BE2

\$ 100,000.00 (cien mil pesos) / 1000000

AUTO MARCA RAMBLER MODELO 1960 PLACAS 751-AT0

\$ 100,000.00 (cien mil pesos) / 1000000

VEHICULO AVALUADO SIMILARISTA Y DE COSTO APROXIMADO DE REPARACION.

AUTO MARCA MODELO PLACAS

\$

AUTO MARCA MODELO PLACAS

\$

AUTO MARCA MODELO PLACAS

\$

AUTO MARCA MODELO PLACAS

\$

PERITO RAUL ENRIQUE PEREZ PERITO SIMON VALLEJAS

10 de Octubre de 1990

FECHA RECIBE M.P.

----- DATOS ES -----
 ----- MARCA ----- En seguida y siendo las, 23:20 horas se HACE
 QUERER, que se recibe y agrega a la presentes actuaciones
 el Avaluo de pasos suscrito por los C. PERITOS RAUL ENRIQUE
 PEREZ y SIMON VALLEJAS.

2.3 El daño en propiedad ajena en los delitos de tránsito de vehículos y su dilación legal.

Este es un apartado que considero de los relevantes en mi trabajo de tesis ya que, en la mayoría de los delitos de tránsito se causa únicamente daño en propiedad ajena y el procedimiento a tratar en el Ministerio Público esta sumamente deteriorado.

La gente en su desconocimiento del Reglamento de Tránsito no llega a un arreglo con su contraparte en un accidente de tránsito, aquí hay que aclarar que no solamente por desconocer el Reglamento de Tránsito se va a levantar una averiguación previa sino que puede haber múltiples motivos entre los que encontramos los siguientes:

- a) El vehículo de la contraparte no cuenta con seguro de responsabilidad civil.
- b) El conductor del vehículo de la contraparte no cuenta con dinero para responder por el daño.
- c) El conductor del vehículo de la contraparte no reconoce su responsabilidad.
- d) El vehículo causante del daño se dio a la fuga. Aquí es importante decir que aún cuando la gente es responsable del delito de tránsito y el vehículo con el cual se tuvo el percance automovilístico se dio a la fuga, la gente se empeña en levantar una averiguación previa, pero que al final será contraproducente para ellos, todo esto ocasionado por el desconocimiento del Reglamento de Tránsito.
- e) No se puede llegar a ningún arreglo ya que se tipificaron delitos que no son de los que se siguen por querrela o a petición de parte.
- f) Estos daños en los que no se puede tener una conciliación inmediata son los daños al Departamento del Distrito Federal, a los Municipios de los Estados o a la Federación.
- g) O simplemente el ofendido no quiere por puro orgullo arreglarse.

Para todo esto ya en las Agencias del Ministerio Público, con el exceso de trabajo que regularmente hay, se tiene uno que apuntar en el libro de gobierno con el que se lleva el control de la gente que va a levantar una averiguación previa, o un acta.

Después de aproximadamente dos o tres horas si a uno le va bien se empieza a tomar la declaración a ambos conductores, en las cuales los oficiales secretarios o mecanógrafos se toman dos horas para declarar a cada uno de ellos. Después de esto hay que esperar de 12 a 24 horas o más para que los diferentes peritos intervengan para integrar la averiguación previa. Ya con la liberación del vehículo hay que esperar de una semana a dos para que la averiguación previa pase a una mesa de tramite donde se continuará con la misma, para acreditar la propiedad del vehículo, presentar testigos, inconformarse con el peritaje etc. Dentro de lo que es el Ministerio Público la gente se desilusiona de lo que es la administración de justicia ya que como lo dice nuestra Carta Magna debe ser pronta expedita y gratuita, pero a estas alturas estamos hablando de que ya pasaron dos o tres meses si es que uno esta moviendo el asunto. Esto sería la primera parte del procedimiento Ya que de no llegar a una conciliación en el Ministerio Público este mismo consignara el expediente a un juzgado de paz en donde un termino igual le espera al asunto.

Por todo esto quiero hacer tajante y concreto, nuestro sistema legal ya esta en decadencia no es posible que se invierta, tantas horas-hombre en estos delitos de daños por tránsito de vehículos ya que al final los que pagamos somos nosotros con nuestros impuestos.

Bueno después de analizar un poco el procedimiento legal que se sigue en los delitos de daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, es de comentar que es daño según su definición.

La palabra daño, del latín (damnum). Efecto de dañar o dañarse: hacerse daño. Perjuicio sufrido por una persona. Delito consistente en todo daño causado en la propiedad ajena, siempre que los hechos no queden comprendidos en otro precepto del Código Penal. Daños y perjuicios, valor de la pérdida que ha sufrido y de la ganancia que ha dejado de obtener una persona por culpa de otra.³³

Daño: pérdida o menoscabo sufrido en el patrimonio por la falta de cumplimiento de una obligación (art. 2108 del Código Civil para el Distrito Federal). Esta definición legal debe entenderse en el sentido de daño material. El daño también puede ser moral. Mal, perjuicio,

³³ "Diccionario Enciclopédico Larousse" Ilustrado, pág 313.

deterioro causado a una persona por otra u otras, o por el hecho de las cosas.³⁴

El daño, en sentido general, ha sido definido por Arturo Rocco como "todo lo que produce la pérdida o disminución de un bien, el sacrificio o la restricción de un interés humano", en tanto en sentido jurídico el daño debe entenderse como la substracción o disminución de un bien, el sacrificio o la restricción de un interés ajeno garantizado por una norma jurídica, sea objetivamente, respecto al sujeto (interés o bien jurídico), sea subjetivamente, en la forma de un derecho subjetivo concedido mediante el reconocimiento jurídico de la voluntad individual que aquel interés persigue. Para llegar a la elaboración del concepto de daño, tanto en sentido general como jurídico, Rocco sigue previamente el camino de examinar las nociones de "bien", "utilidad" e "interés", precisando que por "bien" debe entenderse todo lo que teniendo realidad para la conciencia del hombre, es apto para satisfacer cualquiera de sus necesidades, en tanto por utilidad comprende aquello que tiene la aptitud para satisfacer una necesidad humana, terminando por establecer que el interés es un juicio emitido por el propio interesado, es decir, por quien está sujeto a una necesidad, respecto a la utilidad del bien considerado para satisfacer su necesidad.

Para Carnelutti, lo que se altera en el daño no es el bien sino el interés, y ahí que defina el daño como una lesión de intereses. El autor citado distingue claramente entre bien e interés, considerando que si el interés consiste en una relación entre hombre y bien, éste, considero como objeto del delito, es precisamente lo que resulta afectado con el daño, de manera que el daño se le puede considerar como la disminución o afectación del interés.³⁵

Dentro del tema en cuestión nuestro Código Penal es claro al señalar que tipo de delito son los de tránsito. Viene implícito en el Capítulo II, Aplicación de las sanciones a los delitos culposos, artículo 62.- que a la letra dice..."Cuando por culpa se ocasione un daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo se sancionara con multa hasta por el valor del daño causado, más la reparación de ésta. La misma sanción se aplicará

³⁴ Pina Vara Rafael, "Diccionario de Derecho", pág. 204.

³⁵ Pavón Vasconcelos F. y Vargas López G. " Los delitos de peligro para la vida y la integridad corpora". Págs. 12y 13.

cuando el delito culposo se ocasione con motivo del tránsito de vehículos cualquiera que sea el valor del daño.

Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo influjo de estupefacientes o psicotrópicos o de cualquier otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima.

Como ya se ha mencionado el simple daño en propiedad ajena por tránsito de vehículos, puede tener una conciliación satisfactoria para ambos conductores pero, lo que puede complicar el asunto es que alguno de los conductores venga en estado de ebriedad, médicamente comprobado con el respectivo certificado. Al igual que el daño se halla provocado a algún mueble propiedad del Departamento del Distrito Federal, Municipios de los Estados o de la Federación en este caso por ejemplo: postes de energía eléctrica, postes de líneas telefónica, telégrafos etc. Hay que señalar que, no por chocar y provocar un daño a estos muebles se va a trasladar a una persona al Ministerio Público Federal, ya que debe haber interrupción de energía o interrupción del servicio telefónico para que proceda el traslado del conductor al MP. Federal. Todo esto encuentra su base jurídica en el artículo 167 del Código Penal, dentro de los delitos en materia de vías de comunicación y correspondencia.

El Agente del Ministerio Público del Fuero Común, por lo regular abusa del término de 48 horas que tiene para resolver la situación jurídica de una persona en este tipos de casos, sin olvidar a los peritos en la materia respectiva que para que emitan su dictamen hay que esperar por lo menos 24 horas, todo esto relacionado con el percance automovilístico. Aquí el problema grave es cuando el conductor no cuenta con ningún tipo de seguro ya que no podrá garantizar su libertad provisional y por lo regular para garantizar la misma el Ministerio Público Federal, se excede en el monto de la fianza.

Al hablar de esto es porque la prepotencia y despotismo de los servidores públicos es tal que, en vez de estar para servir al público, únicamente están para perjudicar al mismo.

El abuso y la negligencia se hace patente y regularmente hay que irse a instancias superiores para que estas personas apliquen la ley en sentido estricto ya que tienen al conductor hasta que ellos quieren sin resolver su situación jurídica, violando garantías constitucionales.

El ineficaz mecanismo legal para resolver de manera sumaria el problema de un choque por tránsito de vehículo que después se convertirá en delito de daño en propiedad ajena, es preocupante ya que este tipo de eventos debe tener un diferente trato legal no es posible que se revuelvan estos asuntos junto con violaciones, robos, homicidios con violencia etc. Delitos que por su relevancia deben de estar separados de los de tránsito vehicular.

Si es que el tema ya se había tocado no cabe duda que se debe de seguir poniendo el dedo en la llaga ya que es ineficaz y deprimente el sistema legal con el que se manejan este tipo de hechos.

Por todo lo anterior lo más recomendable es guardar la paciencia ya que estos problemas son sumamente dilatados. Por lo que respecta a los policías de tránsito, estos hay que dejar únicamente que cumplan con su función sin que se extralimiten en sus funciones ya que comúnmente quieren sacar provecho del problema, y si no reportarlos a la Contraloría Interna de la Secretaría de Seguridad Pública. Es de comentar y por experiencia propia que este tipo de delitos no les gustan a los servidores público del Ministerio Público, y al momento de que se hace la remisión de los conductores y vehículos por parte de los policías de tránsito el Ministerio Público busca por todos los medios excusarse para no iniciar la averiguación previa. Aquí es importante señalar que ningún conductor quedara privado de su libertad por el simple choque entre los vehículos excepto que haya agravantes como lo son:

- 1°. Que alguno de los conductores conduzca en estado de ebriedad,
- 2°. Que se hayan provocado lesiones de las llamadas segundas o de más gravedad, y obviamente homicidio culposo,
- 3°. Que haya habido daño a muebles propiedad de la Federación con interrupción de fluido de energía eléctrica o de teléfono.

2.4 Los Organismos Descentralizados, el Departamento del Distrito Federal y los Municipios, y su falta de celeridad en el cobro de sus daños provocados por tránsito de vehículos.

Al hablar acerca de este punto me estoy refiriendo al desmesurado burocratismo, que impera en las distintas oficinas tanto descentralizadas, como de gobierno, para que el ciudadano común y corriente pueda obtener el respectivo perdón legal, al haber causado daños a algún mueble urbano, alguna línea de fluido eléctrico, de teléfono, de telégrafo, etc. (delito de ataques a las vías de comunicación). Ya que representará para este, el estar bajo un procedimiento legal el cual sino cubre el monto del daño se hará acreedor a las sanciones punibles que la misma legislación le impone. Desgraciadamente al estar involucrado en un delito de ataques a las vías de comunicación, se tendrá que tener muchísima paciencia, ya que el procedimiento será de lo más dilatado.

Por lo tanto y en virtud de que este es uno de los temas medulares de mi tesis quiero patentizar el gran desorden que existe tanto en Organismos Descentralizados, como en el Departamento del Distrito Federal y Municipios de los Estados, para que le puedan a uno cuantificar los daños que se provocaron con motivo de un hecho de tránsito.

Es increíble que en la actualidad con tantos adelantos tecnológicos, los departamentos encargados de hacer la cuantificación de daños, tarden una eternidad en emitir este informe.

La experiencia esta dada, "vamos a poner un ejemplo", un vehículo al ir circulando normalmente por cualquier avenida de la Ciudad de México, se le cierra intempestivamente otro vehículo en eso el conductor del primer vehículo pierde el control del mismo, se va a estrellar contra una barra de contención, el vehículo queda sumamente dañado ya no puede andar por medios propios, el conductor sale lesionado, el otro vehículo se da a la fuga. Minutos después llegan infinidad de patrullas, ¿para qué? uno siempre se lo pregunta, pero esta es obvia, después de que el conductor no quiso o no pudo arreglarse con los policías estos hacen su remisión respectiva a la Agencia del Ministerio Público correspondiente a la jurisdicción

a la Agencia del Ministerio Público correspondiente a la jurisdicción donde se suscitaron los hechos. Ya en la Agencia se le toma la declaración al conductor, y su vehículo quedara a disposición del Ministerio Público para que intervengan los peritos respectivos. Los daños provocados a la barra de contención no son privativos de libertad, ya que son delitos que se persiguen por querrela de parte y en este caso es el Departamento del Distrito Federal, que claro no podrá querrellarse en este momento porque son sus apoderados legales los que tienen que intervenir para que proceda esta.

Luego entonces, queda todo en el aire mientras los apoderados no acudan al lugar de lo hechos, para cuantificar sus daños, ¿pero de cuanto tiempo estamos hablando? de tres meses, de seis, mientras tanto el ciudadano que nada tuvo que ver, queda con la incertidumbre del que pasara. Aquí es de señalar que el ciudadano quiere cumplir con la obligación que tiene, de pagar lo que provoco haya sido responsable o no. Pero con que nos salen los servidores públicos encargados de resolver este problema, que no hay apoderados legales suficientes para cubrir todo el Distrito Federal, que hay muchos otros dictámenes antes etc, etc. Desgraciadamente en las mesas de tramite del Ministerio Público no entienden esta situación y no proporcionan el apoyo necesario para que el ciudadano salga del problema, consignando el expediente a un juzgado donde el procedimiento se torna mucho das delicado.

A que me hago referencia de lo anterior, en la Dirección General de Servicios Legales, Subdirección de Asuntos Laborales, Penales y Control de Daños, dependiente del Departamento del Distrito Federal, aceptan el dictamen pericial emitido por servicios periciales de la Procuraduría del D. F. Donde se da a conocer el monto de daños que se provocaron, pues bien este se tiene que certificar y llevar a las oficinas ya mencionadas para que ahí mismo se otorgue el perdón legal y concluya así el tramite, pero la traba burocrática aparece, una de tantas es de no proporcionar el Ministerio Público este dictamen y así retrasar más la resolución del mismo.

Esto es lo que se da en la práctica, pero no sólo ahí pasa esto, en todas las oficinas encargadas de cobrar daños pasa lo mismo por eso comento; es increíble que cuando se tenga la convicción de resolver uno sus problemas en este caso pagar, la burocracia mexicana se impone ante todo.

Para todo es necesario que se legisle y no se deje al arbitrio tantas lagunas legales que existen, en este caso manejar términos y plazos

para que estos Organismos y Dependencias emitan de manera ágil su valuación de daños.

Y lo que le corresponde al ciudadano; primero, comprar un seguro de daños a terceros para estar protegido contra este tipo de hechos, y segundo hacer valer todos los derechos jurídicamente adquiridos que nos da la ley.

Al hablar de daños a Organismos Descentralizados, al Departamento del Distrito Federal y Municipios de los Estados nos estamos refiriendo en primer término a daños a la Compañía de Luz, a Teléfonos de México, a Telégrafos, a Ferrocarriles Nacionales a Pemex, etc. Daños al Departamento del Distrito Federal, son daños a postes de alumbrado público, semáforos, señalamientos viales, carpeta asfáltica, arboles, barras y mallas de contención, buzones, etc. Al igual que en los municipios de los estados se dan los mismos daños pero estos se nombran al municipio.

Con respecto al tema en cuestión, y tratándose de delitos por tránsito de vehículos tenemos que encuadrar el tipo penal respectivo, para los que provocan estos tipos de daños, nuestra legislación tipifica el delito de "Ataques a las Vías Generales de Comunicación" como un delito del orden federal, inmerso en la Ley de Vías Generales de Comunicación, a su vez también el Código Penal para el Distrito Federal en Materia de Fuero Común y para toda la República en Materia de Fuero Federal, maneja los delitos de "Ataques a las Vías de Comunicación". Aquí la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación menciona cuando son delitos competencia de la Federación, veamos lo siguiente:

Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación
Capítulo V
Juzgados de Distrito

Artículo.-51. Los jueces de Distrito en materia penal conocerán:

I. De los delitos del orden federal.

Son delitos del orden federal:

h) Los perpetrados con motivo del funcionamiento de un servicio público federal, aunque dicho servicio esté descentralizado o concesionado.

- i) Los perpetrados en contra del funcionamiento de un servicio público federal o en menoscabo de los bienes afectados a la satisfacción de dicho servicio aunque éste se encuentre descentralizado o concesionado.

Ahora bien la Ley de Vías Generales de Comunicación menciona lo siguiente:

Ley de Vías Generales de Comunicación
Capítulo II
Jurisdicción

Artículo 5º. – Corresponderá a los tribunales federales conocer de todas las controversias del orden civil en que fuere parte actora, demandada o tercera opositora una empresa de vías generales de comunicación, así como de los delitos contra la seguridad o integridad de las obras o contra la explotación de las vías, y los que se intenten o consumen con motivo del funcionamiento de sus servicios, o en menoscabo de los derechos o bienes muebles o inmuebles propiedad de las empresas o que estén bajo su responsabilidad.

Dentro de la misma Ley de Vías Generales de Comunicación en su Libro Séptimo, Capítulo Único, artículo.- 533, menciona las sanciones a que se harán acreedores los que: dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, o los medios de transporte, o interrumpan la construcción de dichas vías, o total o parcialmente interrumpan o deterioren los servicios que operen en las vías generales de comunicación o los medios de transportes, y serán castigados con tres meses a siete años de prisión y multa de cien a quinientas veces el salario mínimo general vigente en el área geográfica del Distrito Federal. (esto más que nada será para delitos cometidos en forma dolosa).

Si el delito fuere cometido por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos por carretera, aquel sólo se perseguirá por querrela, la cual únicamente podrá formularse cuando no se repare el daño en un plazo de treinta días naturales. En este caso, el delito se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado más la reparación de este.

En relación con la misma Ley tratada hay conexión con el tema en los artículos 535 y 536, y que a la letra dicen...

Artículo 535.- A los conductores de toda clase de vehículos que manejen o tripulen éstos en vías generales de comunicación sin haber obtenido los certificados de capacidad física y aptitud, o sin las licencias exigidas por la ley, se les aplicará por la primera infracción multa hasta de mil pesos.

En caso de reincidencia incurrirán en la pena de quince días a un año de prisión.

En las mismas penas incurrirá el empresario o dueño de vehículo que autorice o consienta su manejo o tripulación sin que el conductor posea los certificados y licencias mencionados.

Artículo 536.- Se impondrá de quince días a seis años de prisión, y multa de diez a cinco mil pesos, al que de cualquier modo destruya, inutilice, apague, quite, o cambie una señal establecida para la seguridad de las vías generales de comunicación o medios de transporte.

Si el delito fuere cometido por imprudencia y con motivo del tránsito de vehículos por carretera, aquel sólo se perseguirá por querrela, la cual únicamente podrá formularse cuando no se repare el daño en un plazo de treinta días naturales. En este caso, el delito se sancionará con multa hasta por el valor del daño causado más la reparación de éste.

Al que coloque intencionalmente señales que puedan ocasionar la pérdida o grave deterioro de vehículos en circulación, será castigado con prisión de uno a cinco años. Si se ocasionaren los accidentes mencionados, se aplicará las reglas de acumulación con el delito o delitos que resulten consumados.

Aquí las autoridades competentes serán:

1°. Ministerio Público Federal, conoce, investiga y comprobados los elementos del tipo y la probable responsabilidad penal; ejercita acción penal. Se puede otorgar perdón legal y se extingue el ejercicio de la acción penal artículo 93 del Código Penal.

2°. Juez de Distrito en Materia Penal, previo proceso y dictada sentencia condenatoria impone las penas correspondientes.

Ley de Vías Generales de Comunicación.

Delito: "Ataques a las vías generales de comunicación"	Penas	Autoridades competentes
Artículo.-533, primer párrafo.	Tres meses a siete años de prisión y multa de cien a quinientas veces el salario mínimo.	1° Ministerio Público Federal. 2° Juez de Distrito en Materia Penal
Artículo.-533, segundo párrafo	Multa hasta con el valor del daño causado mas la reparación de este.	
Artículo.- 535	Multa hasta de mil pesos, en caso de reincidencia, pena de quince días a un año de prisión.	
Artículo.-536, primer párrafo	Quince días a seis años de prisión y multa de diez a cinco mil pesos,	
Artículo.-536, segundo párrafo.	Multa hasta con el valor del daño causado más la reparación de éste.	
Artículo.-536, tercer párrafo.	Prisión de uno a cinco años más si se consuman los accidentes mencionados, se aplicaran las reglas de acumulación con el delito o delitos que resulten consumados.	

Por lo tanto el fuero federal es el encargado de conocer este tipo delitos, pero por lo general el fuero común conoce inicialmente de estos delitos como auxiliar del primero, practicando las primeras diligencias. A quien por su competencia le son remitidas. Agotada aquí la averiguación, se ejercita la acción penal ante Juez de Distrito. Aunque si alguna persona se encuentra detenida se puede obtener su libertad provisional tan pronto como se solicite al Ministerio Publico Federal.

Por otro lado el delito de ataque a las vías de comunicación, por tránsito de vehículos, contemplado en el Código Penal, encuentra un trato diferente en el articulo 171, fracción II. Aquí será el fuero común

el que conozca de su violación. Para lo cual es importante conocer antes lo siguiente:

Código Penal
Título Quinto
Delitos en materia de vías de comunicación y correspondencia
Capítulo I

Artículo 167. – Se impondrá de uno a cinco años de prisión y multa de quinientos a cincuenta mil pesos:

- II.** Por el simple hecho de romper o separar alambre, de alguna de las piezas de máquinas, aparatos transformadores, postes o aisladores empleados en el servicio telegráfico, telefónico o de fuerza motriz;
- VI.** Al que interrumpiere la comunicación telegráfica o telefónica, alámbrica o inalámbrica, o el servicio de producción o transmisión de alumbrado, gas, o energía eléctrica, destruyendo o deteriorando uno o más postes o aisladores, el alambre, una máquina o aparato de un telégrafo, de un teléfono de una instalación de producción, o de una línea de transmisión eléctrica.

Artículo 171.- Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del derecho de usar la licencia de manejador:

- II.** Al que en estado de ebriedad o bajo en influjo de drogas enervantes cometa alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponde si causa daños a las personas o a las cosas.

Con respecto a la fracción II del artículo 171, cuando por su violación se cometan daños en bienes del Estado o Empresas descentralizadas o se infrinjan además cualquiera de las fracciones II, y VI del artículo 167, la competencia para conocer, investigar y ejercitar la acción penal, corresponde al Ministerio Público del fuero federal. Toca al Juez de Distrito en Materia Penal, por tanto, previo proceso y comprobados los elementos del tipo así como la responsabilidad penal y dictada sentencia condenatoria impone las penas de multa y reparación del daño. Por lo regular los que dañan los servicios de las vías de

comunicación son los trailers o camiones de grandes dimensiones ya que por su tamaño y altura pasan a traer los cables de energía eléctrica o de teléfonos.



Ataques a las vías de comunicación

Delito "ataques a las vías de comunicación"	Penas	Autoridades Competentes
Artículo.- 167, fracción II (se persigue de oficio)	Uno a cinco años de prisión y multa de quinientos a cincuenta mil pesos.	1ºMinisterio Público del Fuero Común, inicia la averiguación previa en auxilio de. 2ºMinisterio Público Federal conoce, investiga y comprobados los elementos del tipo y la probable responsabilidad penal ejercita acción penal.
Artículo.-167, fracción VI (se persigue de oficio)	Uno a cinco años de prisión y multa de quinientos a cincuenta mil pesos.	2ºJuez de Distrito en Materia Penal, (primera instancia) , previo proceso y dictada sentencia impone las penas correspondientes.
Artículo.-171, fracción II Manejador particular, de servicio público local, transportes eléctricos o de servicio escolar. (se persigue de oficio)	Prisión hasta seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida de derecho de usar la licencia de manejador. Más la sanción si causa daños a las personas o a las cosas.	1ºMinisterio Público del Fuero Común, conoce, investiga y comprobados los elementos del tipo y la responsabilidad, ejercita acción penal a. 2º Juez de Paz, previo proceso y dictada sentencia condenatoria impone las penas , correspondientes.
Artículo.-171,fracción II Manejador de servicio público, federal, ferroviario, navios o aeronaves.	La misma penalidad (se persigue de oficio) ↗	1ºMinisterio Público Federal 2ºJuez de Distrito en Materia Penal.

En los casos en que un manejador se vea involucrado en un delito de "ataques a las vías de comunicación" ya sea de competencia del fuero común o del federal, se estará iniciando la averiguación previa en el Ministerio Público del Fuero Común, como ya se dijo como auxiliar del Federal, salvo el caso del que el manejador venga en estado de ebriedad médicamente comprobado con el certificado médico respectivo, y sea manejador particular y del servicio público local, transportes eléctricos o servicio escolar. Aquí, lo que es más trágico es cuando el manejador no viene en estado de ebriedad y causa un daño y hay interrupción a los servicios ya comentados, este prácticamente estará sujeto a que se resuelva su situación jurídica en tres días, ya que este en la Agencia del Ministerio Público del Fuero Común no podrá resolver ésta.

Aquí es cuando se analiza el mecanismo legal que tiene México y por lo menos en este aspecto es pésimo.

No es posible que aparte de las cuarenta y ocho horas que tiene el Ministerio Público del Fuero Común según el artículo 268-bis del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, que comúnmente se abusa de mismo, el manejador tenga que aguantar más tiempo cuando es trasladado al Ministerio Público Federal para que ahí le resuelvan su situación jurídica.

Estoy de acuerdo que se tengan que realizar todas las diligencias necesarias para integrar la averiguación pero esto también propicia corrupción en los servidores públicos.

Por lo regular los Organismos Descentralizados emitirán su dictamen de daños, muchos días después ya que no trabajan, primero en horas inhábiles y fines de semana y no cuentan con apoderados legales que puedan otorgar los perdones legales respectivos, para que se extinga la acción penal.

Lo que maneja según la Ley es que se otorgue "fianza", para que el manejador pueda obtener su libertad provisional. Pero este beneficio se otorgará hasta el Ministerio Público Federal.

En lo que se refiere al trámite a seguir en el Departamento del Distrito Federal con respecto a que emitan su dictamen de valuación de daños, y posteriormente se pague a la Tesorería del Distrito Federal para que otorguen el perdón legal, estamos hablando de muchos meses.

En los Municipios pasa algo similar que el Distrito Federal, ahí hay que acudir con los Síndicos que son los encargados de hacer la

valuación de los daños y otorgar también el perdón legal para que se extinga la acción penal. .

Hay que señalar que estos delitos son perseguibles de oficio en los cuales no puede haber una conciliación.

Ahora también puede haber acumulación de otros delitos, como son los que comúnmente se presentan en un hecho de tránsito, daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio, etc.

Si el vehículo cuenta con seguro de responsabilidad civil, será este el que se encargue de pagar todos los daños que se provocaron, pero estas compañías aseguradoras, muchas veces dejan que desear, tema que tratare en el capítulo tercero de este trabajo.

(Se anexan ejemplos de perdones legales).



DEPARTAMENTO
DEL
DISTRITO FEDERAL

DEPENDENCIA: DIRECCION GENERAL DE
SERVICIOS LEGALES.

SECCION: DIRECCION DE LO CONTENCIOSO.

NUMERO DE OFICIO: SUBDIREC. DE ASUNTOS
LABORALES, PENALES Y
CONTROL DE DAÑOS.

EXPEDIENTE: 21-19/333.07/3843/96

ASUNTO: SE OTORGA PERDON AL
C. STEPHEN PATTON FAVELA.

Ciudad de México, a 11 de Diciembre de
1996.

C. AGENTE DEL MINISTERIO PUBLICO
DEL DEPTO: DE AVERIGUACIONES PREVIAS
EN MIGUEL HIDALGO.
PRESENTE.

A.P. 11/6176/96.

Hago referencia a la Averiguación Previa al rubro citada, iniciada con motivo de los daños ocasionados a una barda de contencion, tres postes fracturados, asi como tres tramos de banda de comntencion, plastica y metalica, en accidente ocurrido en Paseo de la Reforma frente al no. 106, el día 14 de octubre de 1996, al respecto me permito informar a Usted lo siguiente:

En virtud de que los daños en cuestión fueron cubiertos mediante Recibo Oficial Folio No. S964987, de fecha 09 de diciembre de 1996, la cantidad de \$ 4,000.00 (CUATRO MIL PESOS 00/100 M.N), por el C.STEPHEN PATTON FAVELA, este Departamento no tiene interés en que se siga el trámite de la indagatoria de referencia y otorga el PERDON de Ley de conformidad con lo que señala el artículo 93 del Código Penal vigente para el D.F., en materia de fuero común y para toda la República en materia de fuero federal .

Lo anterior, se hace de su conocimiento para los efectos legales a que haya lugar.

A T E N T A M E N T E .
SUFRAGIO EFECTIVO. NO REELECCION
EL APODERADO LEGAL DEL DEPARTAMENTO
DEL DISTRITO FEDERAL.

LIC. LAURA LARISSA BAEZ CASAS.



DIRECCION CONTENCIOSA
UNIDAD DE ASUNTOS
PENALES

c.c.p.- Subsecretaría de Asuntos Jurídicos.- Mesa de Control.

CLH/boe

ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA



PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DEL DISTRITO FEDERAL

PERICIALES
VALUACIONES
LIANADO: A.H. 11031

AV. PREVIA: 11/1276/96
México, D.F. a 15 de OCTUBRE de 1996.

mmc T. 2

AL C.
ASEME DEL MINISTERIO PUBLICO
ASCRITO AL DEPARTAMENTO
DE AVERIGUACIONES PREVIAS
30 AGENCIA INVESTIGADORA
TURNO TERCERO
P R E S E N T E .

Los suscritos peritos valuadores, designados para dictaminar en relacion con la averiguacion previa arriba indicada, ante usted con el debido respeto comparecen y rinden el siguiente:

D I C T A M E N

Atendido el llamado telefonico mencionado en la parte superior y por declaraciones del interesado, procedimos a valorar:

Teniendo a la vista en el arroyo sur, de paseo de la Reforma, a la altura de donde se forma la curva, frente al inmueble con el # 106. En donde se observaron -- los siguientes daños:

La banda de contension de concreto, fracturada en sus dos partes horizontales, asi como tres postes fracturados, esto en una longitud de 8 metros. Asi como tres tramos de banda de contension, plasticas y metalica: estas de tres metros cada una.

La primera metalica, dañada y deformada de su forma original, en una extension de un metro. La segunda de plastico rota en su extension total. La tercera de -- plastico, dañada en sus orificios de sujecion, a los postes soporte, y tres postes desprendidos de su base.
valor de los daños..... \$4,000.00

(CUATRO MIL PESOS 00/100 M.N.)

El presente dictamen, lo rendimos de acuerdo con nuestro leal saber y entender.

A T E N T A M E N T E
LOS PERITOS

PATRICIA FLETA FLORES

JOSÉ ANGELO

CERTIFICACION DE LA MAQUINA DE LA CAJA FORANEA

3893/96

ORDEN DE COBRO

DATOS DEL CONTRIBUYENTE

NOMBRE: Stephan Patton Fowler
 REG. FED. CONTRIBUYENTE: _____
 NUMERO DE CUENTA: _____
 Domicilio: Arquimides 257 Int.
 No. EXT. _____ No. INT. _____

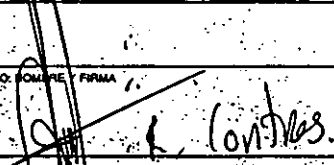
COLONIA: Polanco
 CODIGO POSTAL: _____

CERTIFICACION DE LA CAJA O SELLO Y FIRMA DEL CAJERO
 TDP CAJA 221255 0 96 DIC 10 EFECTIVO
 PTOA 34342 \$4000.00
 FOLIO: 964987 PP101296
 MULTA JUDIC. Y REP. DEL DAÑO
 APROVECHAMIENTOS
 (CONTRIBUYENTE)
 Q 5 3 1 2
 F

CONCEPTO	CLAVE	PERIODO QUE SE PAGA						
		DEL			AL			
LOCAL <input type="checkbox"/>	CAPITULO Y CONCEPTO	FUNCION DE COBRO	DIA	MES	AÑO	DIA	MES	AÑO
			FEDERAL <input type="checkbox"/>					

DESCRIPCION DEL CONCEPTO: Parque de Contención

LIQUIDACION	IMPORTE (NUEVOS PESOS)	DEPENDENCIA ORDENADORA
CUOTA	4000	D.G.S.H.
CARGOS AL ACCION DE MES		FECHA
BRANZA		DIA MES AÑO
SARGO		9 XII 96
TAL		

ELABORADO: NOMBRE Y FIRMA

 L. Contreras

AL CON LETRA Cuatro mil pesos

01100

0026

ASUNTO: Se otorga perdón legal.
P.N.1737/96.

México, D.F., a 2 de enero de 1997.

C. LIC. ADOLFO MOLINA VALDEZ
Agente del Ministerio Público
de la Federación en Nezahualcóyotl,
Estado de México.

Para todos los efectos legales correspondientes a que haya lugar, relacionado con la Averiguación 337/96, me permito manifestar:

Que en la investigación realizada por esta Entidad en sus instalaciones, en fecha 22 de diciembre de 1996, con ubicación en Calle Oriente 7 y Sur 3 en la colonia Reforma, Nezahualcóyotl, Estado de México, se localizaron daños a esta Entidad, por el Tracto-camión DINA, Modelo 1992, Placas de circulación 151AU2, de la Empresa AUTO EXPRESS DEL SUR, S.A. DE C.V., por lo que se presenta formal querrela en contra de quien o quienes resulten responsables.

En virtud de que AUTO EXPRESS DEL SUR, S.A. DE C.V. y/o LIBERTY - MEXICO SEGUROS, S.A. DE C.V., a cubierto el pago de los daños antes referidos me desisto de dicha querrela, otorgando el perdón legal más amplio que en derecho proceda al causante de los mismos.

Atentamente.

LIC. RAFAEL BAZA CAZARES
Jefe del Área Contenciosa-Penal



RBC*pome (Reg. 10,117-96/E).

Al contestar, favor de hacer referencia a nuestro folio.

Juzgado 28 Agosto de 82 - al 97
Partida 409/97



PROCURADURIA GENERAL DE JUSTICIA
DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES

DIRECCION GENERAL DE
SERVICIOS PERICIALES

SECCION - VALUACION

LLAMADO No. AO-5340
AV. PREV.: 246/1028/87

ASUNTO: SE RINDE DICTAMEN DE VALUACION
México, D. F., a 11 de Mayo de 1997.

AL C.
AGENTE DEL M. P., ADSCRITO A LA
AGENCIA INVESTIGADORA.-
DEPARTAMENTO DE... TURNO.
P R E S E N T E .

Los suscritos peritos oficiales en materia de
valuación, designados por la Dirección General de Servicios -
Periciales para intervenir en relación con el expediente arriba
indicado, ante usted con el debido respeto comparecen y rinde
den el siguiente:

D I C T A M E N :

Enterados del expediente relativo y con el -
fin de dar cumplimiento a lo solicitado, siendo las 16.00 horas
del día de la fecha, comparecimos a la...
Santa María Moncalico.

Un arbol de 4.00 mts, de alto por 10 cms. de diametro, el cual se encuentra derribado y roto, valor del daño.	\$ 250.00
Un arbol de 8.00 mts, de alto por 0.40 cms. de diametro - el cual se encuentra descorbado en 40 cms. en forma - irregular, valor del daño.	\$ 50.00
SUMA TOTAL.	\$ 300.00

((SON TRECIENTOS PESOS 00/100.P.N.))

Lo que hacemos de su conocimiento para los fines
legales a que haya lugar.

A T E N T A M E N T E :
L OS P E R I T O S .
MA. MARCELO MARTINEZ

2.5 Breve análisis del delito de abandono de personas (atropellados)

Este es un delito de tránsito más en el que se puede ver involucrado un conductor, más que nada aquí por el desconocimiento de la ley, por la ignorancia o por el miedo al problema en el que se metió, y en algunos casos si son verdaderos líos legales.

Este delito lo contempla el Código Penal en su artículo 341. Se puede hablar de que es un delito doloso.

Por lo regular lo cometen conductores que desconocen la ley y que se les hace fácil huir del lugar de los hechos sin medir las consecuencias. Para esto tenemos que:

Código Penal para el Distrito Federal Capítulo VII Abandono de Personas

Artículo 341.- Al que habiendo atropellado a una persona, culposa o fortuitamente, no le preste auxilio o no lo solicite la asistencia que requiere pudiendo hacerlo se le impondrá de quince a sesenta jornadas de trabajo en favor de la comunidad, independientemente de la pena que proceda por el delito que con el atropellamiento se cometa.

Si la conducta culposa de un manejador que con motivo del tránsito de vehículos, causó lesiones a una o varias personas al haber o haberles atropellado, no les preste auxilio o la atención que se requieren pudiendo hacerlo, a las penas que se le impongan por el ilícito culposo de lesiones, se deberá aplicar además la sanción de este artículo, es decir se le sumará de 15 a 60 jornadas de trabajo a la comunidad.

Pero hay que aclarar que, el artículo 62 del Código Penal, en su segundo párrafo manifiesta que el delito de lesiones cualquiera que sea naturaleza únicamente se persigue por querrela de parte ofendida o de su legítimo representante, pero en dado caso que de haberse dejado a la víctima, deja entonces de perseguirse por querrela y se perseguirá de oficio, imponiéndole las penas que correspondan, según la clasificación de gravedad de lesiones cometidas. En este caso, también el probable responsable ante el Ministerio Público, o ante el Juez que conozca la causa podrá obtener tan pronto como lo solicite su "inmediata" libertad provisional bajo caución, en base al artículo 556

del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, al 399 del Código Federal de Procedimientos Penales y lógicamente al artículo 20, fracción I de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Ya que no está considerado como delito grave.

En el Estado de México el delito esta tipificado en el artículo 264, del Código Penal Estatal que a la letra dice..."Se impondrá de uno a seis meses de prisión y de tres a treinta y cinco días multa, al conductor de un vehículo cualquiera o jinete que deje en estado de abandono, sin prestarle ni facilitarle asistencia a la persona a quien lesionó sin dolo, o dejare de avisar inmediatamente a la autoridad.

El atropellamiento consiste en la acción de atropellar, pasar sobre una persona o derribarla, y si se tiene presente la referencia típica al conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete, es claro que el presupuesto que se examina tiene la significación ordinaria que se deduce de la situación de hecho descrita, con independencia absoluta de la naturaleza de las lesiones causadas.

La ley, al hacer referencia concreta al carácter imprudencial o accidental del atropellamiento excluye para el autor, la obligación de cumplimentar el deber jurídico de hacer cuando dicho atropellamiento se deba a la precisa intención de causar daño, esto es, cuando exista dolo, ya directo o eventual.

La necesaria concurrencia de una inactividad (conducta negativa o inacción) para establecer la adecuación típica, hace de la figura del artículo 341 un delito omisivo.

Atendiendo al momento consumativo, que tiene lugar cuando se incumple el deber jurídico de prestar o facilitar asistencia al atropellado, debe clasificarse el tipo aludido como un delito instantáneo.

Como la ley, al estructurar típicamente la figura, no exige resultado alguno que pudiera ser atribuido, en el orden causal, al autor de la omisión, el tipo del artículo 341 se ha catalogado como un delito formal o de mera conducta.

Por último, el mencionado tipo legal integra un delito de peligro, supuesto que la ley presupone un peligro en la omisión del deber de prestar o facilitar la asistencia debida, pues la causación del daño, aunque imputable al mismo sujeto, encontraría su condición causal, no en la conducta omisiva integrante del abandono, sino en la acción precedente de atropellar en forma imprudente a la víctima.

Si bien el tipo penal en examen no contiene referencias de lugar y tiempo de comisión, ni tampoco a los medios ejecutivos y menos aún

contiene elementos subjetivos o normativos, sí en cambio hace del agente activo, en virtud de la exigencia legal de ser un automovilista, motociclista, conductor de un vehículo cualquiera, ciclista o jinete, un sujeto cualificado, ya que debe reunir en su persona cualquiera de las calidades mencionadas. En cuanto al sujeto pasivo, está igualmente calificado en la ley, pues debe tratarse precisamente de la persona atropellada por el obligado a prestarle o facilitarle la asistencia.

Es por ello un delito, el del artículo 341, propio, exclusivo o de sujeto cualificado.

Si se atiende al sujeto activo, el abandono de atropellados es delito monosubjetivo en razón del número de los que intervienen en su comisión. Debe calificarse también como delito eminentemente personal, por ser la persona física la única que puede tener tal carácter, en razón de la naturaleza del propio delito.

Por su especial naturaleza, el abandono de atropellados constituye un delito doloso. La ley pone a cargo del autor del atropellamiento el deber jurídico de prestar o facilitar la asistencia a su víctima, siendo indiferente que, por el sitio en que el atropellamiento haya tenido lugar, se pueda obtener la asistencia de terceras personas.

Lo que la ley castiga es el incumplimiento del deber específico surgido por la conducta imprudencial del sujeto obligado, o por el mero accidente en el cual ha sido infortunado actor, y es claro que dicha omisión debe ser representada y querida, o aceptada en último caso. Ello excluye la posibilidad de incriminación, por este delito, del que ha incumplido el deber por simple culpa.³⁶

³⁶ Pavón Vasconcelos F, y Vargas López G. Ob. cit. pág.173.

Capítulo

III

**“El seguro de daños a terceros y su falta de
responsabilidad en el pago.”**

Capítulo III

"El seguro de daños a terceros y su falta de responsabilidad en el pago"

3.1- Noción histórica del seguro. 3.2- El desarrollo del seguro en México. 3.3- El seguro de daños a terceros y su obscuro proceder. 3.4- Que es el seguro de daños a terceros. 3.5- La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas como instancia protectora de los asegurados.

3.1 Noción historia del seguro.

Para empezar a hablar de este tema, remontémonos en la historia y veamos brevemente los orígenes del seguro.

La palabra seguro proviene del vocablo latino *securus* (libre y exento de todo daño, peligro o riesgo)³⁷.

El anhelo de seguridad siempre ha estado presente en la historia del hombre de hecho las primeras agrupaciones humanas como la horda, el clan o la tribu, se originó entre otros factores, por la necesidad de hacer frente a los peligros comunes.

El siguiente paso en el desarrollo de la idea del seguro, consistió en la creación de un fondo común con el cual se pagaban las pérdidas. Las manifestaciones más antiguas de este desarrollo, aparecen en forma de asociaciones que tienen interés mutuo y entre cuyas funciones se encuentra la provisión de asistencia en los momentos de necesidad. Esta práctica económica se denomina mutualidad y tiene como objetivo el crear una defensa o garantía en contra los dañosos que ocasionan los siniestros en el patrimonio de las personas o de las sociedades en su conjunto.

La creación de un fondo común para afrontar las contingencias y la concepción de métodos para disminuir los riesgos mediante su dispersión, son practicas que ya efectuaban diversos pueblos en la antigüedad como son: Egipto, Mesopotamia, India, Fenicia, Grecia, Roma.

- a) Egipto. En esta civilización del mundo antiguo existió una caja de ayuda mutua constituida por trabajadores que hacían suponer que el espíritu de la previsión ya tenía algún arraigo, de manera particular sobre riesgos del mar.
- b) Mesopotamia. El Código de Hamurábi, creado alrededor del año 1700 A.C. incluía disposiciones de tipo jurídico y moral muy peculiares y es allí que encontramos variadas formas de mutualidad además de protección económica de ese entonces, por mencionar algunas se encontraban: las contingencias a que estaban sujetas las expediciones comerciales, originaron la creación de una asociación que se encargaba de dar una nave a aquel mercader

³⁷ Magee, Jhon, H. "*Seguros Generales*", pág 16.

que hubiese perdido la suya a causa de tempestad, si algún hombre sufría un robo, la ciudad debería reponer su pérdida y que si un hombre era muerto en defensa de una ciudad, su familia debería ser indemnizada por el tesoro público. Es una cultura donde encontramos figuras similares a los modernos seguros de viajero, de daños y de robo.

- c) India. Uno de los antecedentes del seguro es el préstamo a la gruesa que consiste principalmente en cantidades dejadas en garantía en poder de los dueños de las mercancías y armadores, si la aventura marítima transcurría feliz a su punto de destino el prestamista otorgante recupera el préstamo con un interés muy alto pero sí por el contrario, ocurría algún siniestro el depósito servía para resarcir las pérdidas. Como antecedente del préstamo a la gruesa encontramos la práctica que realizaban en la india donde una persona que adquiría un préstamo con el objeto de emprender un viaje tenía un interés normal de la época, puede considerarse como la actual prima de riesgo.
- d) Fenicia. Los fenicios también adoptaron el préstamo a la gruesa, por medio del cual el prestamista asumía el riesgo de la navegación ya que solo podía cobrar el importe de su crédito si la mercancía llegaba a feliz arribo.
- e) Ley Marítima de Rodas. La Isla de Rodas, en la antigüedad estaba habitada por un pueblo de origen Heleno cuya legislación referente al comercio fue sobresaliente uno de los artículos de la ley establecía; si el barco es sorprendido por la tormenta y pierde la carga, y se rompen los mástiles velas y anclas, todos contribuirán para afrontar las pérdidas, junto con el valor del barco y las mercancías que se hubieren salvado. Los mercaderes de Rodas pedían dinero para financiar sus viajes, con la garantía de sus barcos y de cargamento. Si el viaje tenía éxito se pagaban los préstamos más un interés. Si un barco o un cargamento se perdía en el mar se le perdonaban el préstamo y los réditos. Este rédito era lo bastante alto para compensar por el riesgo de la pérdida. En rigor no era en absoluto un interés sino una prima de seguro.
- f) Grecia. Las prácticas de Rodas fueron asimiladas por los griegos a quienes se debe la creación del primer mercado de seguros en Atenas con un sistema de información propio del que se beneficiaban los comerciantes, quienes obtenían los datos que precisaban acerca de los mercados más atractivos, los puertos más confiables e información similar.

g) Roma. Fue en Roma donde las instituciones referentes al seguro alcanzaría un desarrollo más definido, en efecto ya que algunas prácticas griegas fueron adoptadas por los romanos. Por primera vez surgió la posibilidad de comercializar un riesgo es decir priva un espíritu comercial, contrastando con el fin de la sociedad mutualista y no era su finalidad resarcir un daño ya ocurrido, sino que previniendo el siniestro transfería sus posibles consecuencias económicas a un tercero, mismo que podemos ubicar como el antecedente remoto de la moderna empresa aseguradora. Durante la edad media continuo vigente la mutualidad, solo que se agrego a esta un carácter gremial que hizo posible el gradual desarrollo del seguro. Durante los siglos XII al XIV, se produjo un gran desarrollo del seguro marítimo. Al mismo tiempo que se perfeccionaron o aparecieron otras modalidades del seguro, como el de los mercaderes que asistían a las ferias locales donde se podían asegurar los productos y los bienes, contra los riesgos de incendio y robo.

3.2 El desarrollo del seguro en México.

En México, antes del período colonial se encuentran entre los Mayas y entre los Chichimecas, algunas situaciones que pueden considerarse como cierta forma de seguro, al hablarse de indemnizaciones y de pago de deudas.

Al tratar de usos comerciales la Enciclopedia Yucatenense registra algo que puede tener relación con un seguro para garantizar el pago de una deuda, recordando que para los mayas el crédito era el aspecto más notable de las operaciones mercantiles y pensando que un crédito descansaba en la absoluta buena fe de los contratantes. Los Mayas no necesitaban documentos escritos, como hoy en día, y su código era de carácter oral.

Por otro lado, Bernardo de Alva, en su Historia de los Chichimecas, habla de una previsión en caso de muerte que otorgaría al Rey de Texcoco Netzahualcóyotl y dice: siendo este Rey un monarca el cual gastaba gran parte de sus rentas buscando pobres y meritorios en que emplearías, cuidaba que los guerreros inutilizados y aquellos que, de

alguna manera, habían sufrido por el servicio público, en caso de muerte, a los familiares se les extendiera su socorro.

Durante el largo período de la dominación española, en la Nueva España se introdujo la legislación del país ibérico, por lo cual en materia mercantil estuvieron en vigor las Ordenanzas del Consulado de la Universidad de los Mercaderes de la Nueva España, confirmadas por el Rey el 24 de julio de 1604, las que aclaraban que en materia de seguros, cuando llegara a presentarse, deberían regirse por las Ordenanzas de Sevilla. De hecho, las Ordenanzas de Bilbao rigieron en México hasta 1854, año en que se expidió el primer Código de Comercio, conocido como Código Lares.

El seguro en México, como en otros muchos lugares del mundo, habría de nacer en el mar y en este caso en el puerto de Veracruz ciudad que a finales del siglo XVIII gozaba de gran prosperidad comercial.

Fue en el año de 1789, cuando se constituyó la primera compañía de seguros en ese puerto, que se denominó Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España, con el propósito de cubrir los riesgos de los que se denominaban en España como La Carrera de Las Indias.

De dicha institución no queda ninguna evidencia, ni numérica, ni de las actividades desarrolladas. Dice la historia que fracasó y después de pocos años la Compañía de Seguros Marítimos de Nueva España daría paso al establecimiento de otras aseguradoras y en general, al desarrollo de la actividad del seguro en México.

El complejo y glorioso histórico por el cual atravesó México durante el siglo XIX, no podía ser favorable para la actividad aseguradora, la cual había dado un muy modesto inicio a finales del siglo anterior. Sin embargo, al empezar la segunda mitad del siglo XIX, el seguro, que en 1802 ofrecía otra importante señal de vida, dio inicio a su camino que lo llevaría a través del tiempo y de diferentes legislaciones, hasta nuestros días.

Se puede afirmar que tanto el inicio como el final del siglo XIX han marcado dos momentos altamente significativos para el seguro mexicano: el establecimiento de la segunda institución de seguros (1802) y, a más de noventa años de esta fecha, la primera Ley del Seguro.

Al formar parte de España, la Nueva España, aplicó durante el período de la colonia la legislación mercantil de aquel país, es decir, las Ordenanzas Reales del Consejo de las Indias, las Ordenanzas del Consulado de México y las Ordenanzas de Bilbao.

En el México independiente, fungiendo Antonio López de Santa Ana como presidente provisional en 1884, decretó la organización de las Juntas de Fomento y Tribunales Mercantiles y el artículo 34 fracción 4ª, del ordenamiento respectivo considera a los contratos de seguros sobre mercancías de competencia mercantil.

A finales del año de 1892, nace la primera reglamentación por medio de la cual se empiezan a dar lineamientos legales reglas para su observancia a las instituciones de seguros locales y extranjeras que operaban en el país; lineamientos y reglas que permitieron un principio de sano desarrollo del seguro.

La mencionada Ley sobre Compañías de Seguros, se conoce también como la Ley del Timbre, porque las compañías de seguros, así como las operaciones a que se dedicarían, quedaron sujetas al impuesto del Timbre de documentos y libros, para la protocolización de las escrituras, estatutos y demás documentos que debían registrarse; a la renta interior, por el importe de los contratos de seguros.

Pero la iniciativa legal fue muy precisa en lo referente a la sujeción de las compañías de seguros a la Ley del Timbre el periodo de libertad absoluta de ejercicio del seguro había terminado; un nuevo periodo de control incipiente por parte de las autoridades había empezado, mismo que se agudizará en el siglo XX, por culminar en agosto de 1935 con la mexicanización del seguro en el país.

El Estado mexicano, por medio de la mencionada Ley, decidió intervenir en los negocios de seguro, tratando de que se normaran las obligaciones de las compañías para con los asegurados, igualmente le dio al seguro el carácter de privado.

Se debe al Presidente Plutarco Elías Calles que México haya contado, durante su gobierno, con muchas instituciones que han permitido al país marchar por los senderos del éxito, así como el otorgamiento de la Ley General de Sociedades de Seguros, la cual constituyó el primer documento legal y completo que regulaba la actividad aseguradora en todos los ramos en los que una institución de seguros pudiera operar.

En la Ley se establece el alcance de los distintos ramos de seguros. Se establecen, en forma precisa, las operaciones de vida, accidentes y enfermedades, incendios, riesgos marítimos y transportes y la obligación de una empresa (aseguradora en esos casos, pero para una gran masa de otros riesgos como automóviles, cristales calderas, responsabilidad civil etc. Contratados por una compañía, su alcance

sería el que pueda crearse por las necesidades del comercio o por la evolución comercial).

La Ley General de Instituciones de Seguros y la Ley del Contrato de Seguros promulgadas bajo la Presidencia del General Lázaro Cárdenas, significaron, en el primer caso, un cambio completo de la legislación sobre materia de seguros y, en el segundo, garantías al público en general. La primera sufrió a lo largo de los años modificaciones y adiciones, pero no sustanciales, en virtud de que todavía hay algunos aspectos de la misma que hoy están en uso, mientras la segunda ha quedado inalterada hasta nuestros días.

La Ley General de Instituciones de Seguros de 1935, tomó en cuenta los artículos de las Leyes de 1926, y 1931 y de su reglamento, procurando una mejor sistematización, y ampliando y adicionando otras disposiciones nuevas relativas a la inversión de las reservas en México, las cuales fueron el motivo por el que las aseguradoras extranjeras se retiraron del mercado. Así, una medida de política económica general fue el punto de partida del seguro mexicano.

Las operaciones de seguros se distinguen en los siguientes ramos: Vida; Accidentes; y Enfermedades; Responsabilidad Civil; y Riesgos Profesionales; Marítimo y Transportes; Incendio; Agrícola; Automóviles y diversos.

La medida de la mexicanización del seguro no podía ser ni fue del agrado de las aseguradoras extranjeras que operaban en el país, las cuales, por todos los medios a su alcance, trataron de tener condiciones y tratamiento más favorables que las compañías mexicanas. Entre el Gobierno de México, representado por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público y The Fire Office's Committee de Londres Inglaterra, se exponen los motivos que obligaron al gobierno mexicano para que el seguro fuera negocio de México y para el beneficio del país.

Las compañías extranjeras amenazaron con retirarse del mercado nacional de seguros; México no se intimidó y, vencido el plazo que se les concedió para obtener la autorización en los términos de la Ley, quedaron eliminadas las que no quisieron acogerse a la nueva legislación.

El Gobierno del General Lázaro Cárdenas se ocupó de promulgar la primera ley referente al contrato de seguros, que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el 31 de agosto de 1935, a cinco días de haberse publicado la Ley de Instituciones de Seguros.

Contiene 196 artículos que norman de una manera amplia y clara todo lo relacionado con el contrato de seguro, sus alcances, obligaciones de la empresa aseguradora y de los asegurados. Inspirada en las leyes de otros países, en donde los seguros ya tenían tiempo de operar, y también en los estatutos de algunas compañías locales establecidas durante la época de Maximiliano, es una ley que desde el ya lejano año de 1935 se encuentra todavía en vigor en México, sólo con algunas muy modestas modificaciones aportadas a lo largo de casi medio siglo.

La ley, si definir lo que es contrato de seguro, en su artículo 1º establece:

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

A continuación, entre las obligaciones del todavía no asegurado, la Ley establece:

El proponente estará obligado a declarar por escrito a la empresa aseguradora, de acuerdo con el cuestionario relativo, todos los hechos importantes para apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tales como las conozca o deba conocer en el momento de la celebración del contrato.

En lo que respecta a la aceptación de un riesgo, la Ley es muy estricta:

El contrato de seguro se perfecciona desde el momento en que el proponente tuviera conocimiento de la aceptación de la oferta. La empresa aseguradora no podrá eludir la responsabilidad por la realización del riesgo, por medio de cláusulas en que el seguro no entrará en vigor sino después del pago de la primera prima o fracción de ella.

En el capítulo de "prescripciones", se establece que todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dio origen.

Por otra parte y como puntos finales a esta breve reseña histórica del seguro, cabe señalar que el 26 de diciembre de 1970, siendo el primer magistrado el Lic. Luis Echeverría Álvarez, se promulgó un decreto, publicado en el Diario Oficial de la Federación de fecha 29 de diciembre del mismo año, por medio del cual se unificaron las dos

Comisiones existentes: la Bancaria y la de Seguros, en una sola denominada Comisión Nacional Bancaria y de Seguros (CNBS).

Pero a partir de la nueva Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, publicada el 3 de enero de 1990, la antigua CNBS se transforma en Comisión Nacional Bancaria (CNB), para atender a las necesidades de las instituciones bancarias, y en Comisión Nacional de Seguros Y Fianzas (CNSF), esta última como órgano desconcentrado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, encargado de la regulación, inspección y vigilancia de los sectores asegurados y afianzador.

El nuevo reglamento de la CNSF fue publicado en el Diario Oficial de la Federación el 14 de enero de 1991, donde se determinan su estructura, facultades y atribuciones. La misión de la CNSF, es la de garantizar al público usuario de los seguros y las fianzas, que los servicios y actividades que las instituciones y entidades autorizadas realizan, se apegen a lo establecido por las leyes.

Las facultades más sobresalientes de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas son las siguientes:

1. Realizar la inspección y vigilancia que conforme a esta Ley le competen.
2. Fungir como órgano de consulta de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público tratándose del régimen asegurador y en los demás casos que las Leyes determinen.
3. Imponer multas por infracción a las disposiciones de esta Ley.
4. Hacer los estudios que se encomienden y presentar a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público las sugerencias que estime adecuadas para perfeccionarlas.
5. Coadyuvar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el desarrollo de políticas adecuadas para la selección de los riesgos técnicos y financieros en relación con las operaciones por el sistema asegurador.
6. Proveer las medidas que estime necesarias para que las instituciones y sociedades mutualistas de seguros cumplan con los compromisos contraídos en los contratos de seguros celebrados.

3.3 El seguro de daños a terceros y su obscuro proceder.

Al hablar de este punto y haber dejado ya la historia del seguro en México, quiero hacer referencia a toda la serie de anomalías que ya en la práctica se presentan con respecto al mecanismo usado por personas que trabajan en las compañías aseguradoras, y que en muchos casos dejan al asegurado en total abandono y a su suerte.

El problema es grave y seguirá siéndolo a pesar de que entre en vigor el mutlicitado SUVA que significa "SEGURO POR EL USO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES".

A que me estoy haciendo referencia concretamente, pues bien dentro de los delitos de tránsito, lo más común es un daño en propiedad ajena, causado por múltiples causas que ya hemos comentado. Dentro de este problema ya de por sí fastidioso para cualquier conductor que le suceda, se presenta también el de lidiar con la persona representante de la compañía aseguradora comúnmente llamado ajustador, aunque en algunas empresas lo llaman diferente. Esta persona dentro de sus carencias académicas y culturales llega al lugar de los hechos, con un solo objetivo, sacar un provecho personal de lo sucedido, a ver a quien le puede sacar más dinero si al cliente a la contraparte, es dura la realidad pero así es. El asegurado confiado en que el representante de la compañía lo va a sacar del problema pero muchas veces es lo contrario.

¿Porque se da todo esto?, es sencillo; Primero la gente desconoce casi en su totalidad o totalmente el Reglamento de Tránsito, que es obligación de todo conductor conocerlo, de aquí parte en su mayoría los acontecimientos desagradables para el asegurado.

Segundo, el asegurado piensa que tener seguro de daños es la varita mágica, que le resolverá todos sus problemas.

Tercero, el conductor mexicano esta acostumbrado a tener siempre la razón a pesar de haber sido responsable en el hecho de tránsito.

Cuarto, a la mayoría de los mexicanos no les gusta la lectura por lo tanto nunca van a leer su contrato de seguro.

Quinto, los ajustadores tienen indicaciones de sus compañías a pagar lo menos posible por el daño y si se puede a no pagar.

Sexto, algunas compañías de seguros no pueden pagar hasta que haya un dictamen pericial de Ministerio Publico, implicando con ello

que el asegurado tenga que acudir a levantar su averiguación previa y que le tomará a este, una infinidad de tiempo.

Séptimo, cuando dos ajustadores creen tener la razón, los dos se desligarán de pagar daños.

Octavo, uno de los casos por lo que se levantan más averiguaciones previas son las llamadas pasadas de alto, aquí ninguno de los dos conductores reconoce haberse pasado el alto y por consiguiente hay que trasladarse al Ministerio Público respectivo.

Noveno, al ajustador le dan una comisión bastante generosa por no pagar daños.

En sí son muchas razones por las cuales los representantes de las compañías asegurados se desligan de su obligación de responder por el daño provocado por el asegurado.

Al desconocer el Reglamento de Tránsito y el contrato de seguro, el asegurado, se vera en serios problemas.

Vamos a suponer que a un conductor le acaba de suceder un percance automovilístico, este lo primero que hace es ver si nadie resulto lesionado, claro si este es una persona honesta y responsable, posteriormente observara como se dieron los hechos, reclamara al otro conductor si es que no se siente responsable, luego llamara ya sea a la ambulancia o a la compañía de seguros con la que hizo el contrato, minutos más tarde llega el representante de la compañía aseguradora a recabar toda la información respectiva, comenta con el asegurado lo sucedido, se llena un formulario, se le indica al asegurado la responsabilidad del accidente automovilístico. Para esto el ajustador ya conoce de antemano si puede sacar provecho del accidente, claro por lo que se comento anteriormente recibe una comisión por no pagar los daños. El asegurado siempre estará confiado en el ajustador, ya que el conductor desconoce del Reglamento de Tránsito y de su contrato de seguro. El representante de la compañía aseguradora deduce que no hay responsabilidad por parte del asegurado y este no pagará el daño a él otro conductor, el asegurado moralmente se sentía responsable por lo sucedido, el otro conductor obviamente no asume responsabilidad alguna y ahora en vez de que se le pague tendrá que pagar. El asegurado comenta con el ajustador que él paga su deducible y se va con su daño, que no quiere más problemas, el ajustador se niega ya que el dedujo que el responsable es el otro conductor y este le tiene que pagar su daño, posteriormente no se llega a ningún arreglo y se tienen que dirigir al Ministerio Público ya que ahí se deslindara la responsabilidad.

Después de un largo día desde el momento de acontecer el choque hasta la liberación de los vehículos, todo quedará en suspenso hasta que en mesa de tramites se emita el fallo respectivo, claro que de este tramite estamos hablando de dos a tres meses. Posteriormente cuando ya se haya acreditado la propiedad de ambos vehículos, se citará a ambas partes para la conciliación si esta se puede dar. Pero cual va a ser la sorpresa del asegurado, que al momento de comunicar el fallo a ambas partes el responsable el dictamen de los peritos de tránsito terrestre, fue el asegurado. Entonces de que sirvió todo el tiempo invertido si a final de cuentas el asegurado salió responsable, claro que se tendrá que litigar el asunto pero, la ineptitud de los representantes de la compañías aseguradoras se hace patente.

Este es sólo un ejemplo de muchos otros que suceden ya en la práctica y como dije antes sólo lo experimenta uno cuando lo vive en carne propia.

También es de preocupar la manera como se van dando todos los acontecimientos cuando hay (ataques a las vías generales de comunicación) tema que ya se trato en paginas anteriores. Ya que aquí es cuando el asegurado queda, en la zozobra, sin saber cuando quedara libre. Estoy hablando cuando hubo interrupción de algún fluido, ya sea eléctrico, de teléfono de telégrafos etc. Ya que y según el procedimiento legal, aplicable en este caso se deslindara y desahogará el procedimiento hasta el Ministerio Público Federal ya que este delito esta contemplado como Federal, por lo tanto aquí las compañías aseguradoras no podrán caucionar al asegurado en el Ministerio Público del Fuero Común, ya que el procedimiento no lo permite. Ahora bien como crítica a las compañías aseguradoras, es inadmisibile que dejen sólo al asegurado en este caso, ya que estas mencionan que no pagarán daños hasta que no haya peritaje de responsabilidad y se haya hecho la valuación de los daños por parte de las diferentes Organismos Descentralizados, cosa que resulta inverosímil ya que es sabido que esto se llevara bastante tiempo, por lo tanto y sin la menor atención hacia el asegurado el representante de la compañía aseguradora se retira del Ministerio Público y únicamente menciona que se le hable, ya cuando este la valuación de daños. Increíble pero así sucede en la práctica. La persona que contrato una cobertura amplia de su seguro estará protegido con un abogado, pero el que no la tuvo tendrá que desembolsar una fuerte cantidad de dinero, para resolver su problema.

Para todo esto es importante leer el contrato de seguro que uno compra y analizar cada una de sus cláusulas ya que esto será la base para el asegurado pueda demandar o no a la compañía aseguradora. Por otra parte en lo que respecta al pago a lesionados, las compañías aseguradoras son muy reacias en pagar a estos, o a dar un pase médico como ellos lo llaman, para esto el lesionado tiene que dar el perdón legal porque sino no, no hay pase médico. En este punto no dirimo en su totalidad con las de las compañías aseguradoras ya que es seguridad legal tanto para el ofendido como para el responsable, pero la manera como lo manejan deja mucho que desear ya que condicionan a la persona a que si no dan el perdón no hay pase médico. Aquí nos encontramos con otro problema grave, la falta de tacto, la falta de delicadeza con el que manejan el tema, y esto es detonante para que se dificulte el asunto. En sí hacer un estudio del seguro de daños será el siguiente paso para resaltar lo contrastante de este tema.

3.4 Que es el seguro de daños contra terceros.

Para adentrarnos en lo que es el seguro de daños primero tendremos que decir que en la nuestra legislación el seguro de daños es un contrato, por ende tiene características de formalidad y objetivos determinados.

Nuestro Código Civil, tiene inmerso la definición de todo contrato y que en su artículo 1793 nos da el siguiente concepto: los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos, entendiéndose por convenio, el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones, artículo 1792, del Código Civil.

Es el elemento esencial en los contratos el consentimiento de las partes, el cual sabemos consiste en el acuerdo de las voluntades que en él intervienen.

El mecanismo básico que compone el contrato se integra a base de una doble operación; es primer lugar, las partes que intervienen deberán ponerse de acuerdo sobre el contenido del contrato, es decir,

determinar el objeto y las condiciones esenciales del acto y precisar los efectos de las cláusulas que se estipulen, queda claro que en la práctica esto no se da, ya que al adquirir un contrato de seguro únicamente la persona pagará por éste y nunca más lo volverá a ver hasta cuando se presente un hecho de tránsito.

Verificado lo anterior ha concluido la primera operación, a continuación, como segunda operación por un acto de voluntad se expresará la adhesión individual de cada una de las partes al acto preparado. Es en ese momento cuando se crea el lazo de derecho que une a los contratantes.

Por regla general, el consentimiento de las partes basta para que el contrato sea perfecto, naciendo las obligaciones desde que las partes se han puesto de acuerdo. Los contratos así formados se denominan consensuales. Pero, por excepción, ciertos contratos exigen además del consentimiento, un elemento más, sea una formalidad, caso en el cual se dice que es solemne o formal, o bien la entrega de una cosa o una prestación siendo entonces real.

El objeto en los contratos es aquello a que el deudor está obligado, esto es, a dar, hacer o no hacer.

Por todo lo anterior y no desligándose del tema habría que decir que el contrato de seguro tiene un manejo especial en la Ley sobre el Contrato de Seguro, en donde también tiene su definición, la cual la podemos encontrar en su artículo 1º y que a la letra dice...”Por contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga mediante una prima, a resarcir el daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Menciona el maestro Arturo Díaz Bravo, en su obra *Contratos Mercantiles*³⁸, que el empleo de la preposición *mediante*, que equivale a la expresión por medio de, parece indicar que la obligación de la empresa aseguradora sólo surge una vez que se le ha pagado la prima, lo que es inexacto, pues tal obligación se perfecciona, como la ley mexicana, por el mero consentimiento verbal. Menciona que tampoco es aceptable que se pretenda imputar una obligación a una empresa, que no es persona sino, como tantas veces se has dicho, actividad armónica de los elementos de una negociación, obviamente, el legislador quiso referirse al empresario asegurador.

Para esto se dan a conocer otras definiciones en derecho comparado:

³⁸Díaz Bravo, Arturo. “*Contratos Mercantiles*”, pág. 154.

- a) Código Civil italiano (art.1882): "El seguro es un contrato por el cual el asegurador, contra el pago de una prima, se obliga a resarcir al asegurado, dentro de los límites convenidos, el daño a él causado por un siniestro, o bien a pagar un capital o una renta al verificarse una eventualidad que afecte a la vida humana";
- b) Ley de Contrato de Seguro española (art.1º): "El contrato de seguro es aquel por el que el asegurador se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es el objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado o a garantizar un capital, una renta, u otras prestaciones convenidas";
- c) La ley argentina 17418, reguladora del contrato de seguro, lo define así: "Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o a cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto.

De lo anteriormente dicho existen elementos que se desprenden del concepto:

Los primeros dos elementos personales;

- a) Una empresa aseguradora; y
- b) Un tomador o contratante del seguro que si bien no se menciona de modo expreso, su necesaria presencia resulta, implícita pero claramente, de la indicación relativa al pago de la prima, que no puede sino correr a cargo de quien celebra el contrato con la empresa aseguradora.

Los segundos dos elementos objetivos;

- a) La obligación de resarcir el daño, o de pagar en efectivo al ocurrir el acontecimiento previsto en el contrato, a cargo del asegurador y;
- b) La obligación que asume el tomador de pagar la prima.

No es mi intención hacer un estudio exhaustivo de todas las clases de seguro, en sí el primordial será el de daños o responsabilidad civil en cuanto a delitos de tránsito.

Al hablar de elementos del contrato de seguro tenemos que analizar sus partes integrantes y hacer una diferencia entre cada una de ellas.

1º. La empresa aseguradora, pocos son los contratos de empresa, por ejemplo el fideicomiso (art. 346, Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito), entendidos como tales aquellos que sólo pueden

otorgarse con empresas constituidas ex profeso y legalmente autorizadas para celebrarlos.

El del seguro es uno de ellos, por así disponerlo el transcripto precepto que vierte el concepto legal, pero también el artículo 3º., fracciones I y IV, de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros la primera de las cuales prohíbe "...a toda persona física o moral distinta de las señaladas en el artículo 1º. de esta Ley la práctica de cualquier operación activa de seguros en territorio mexicano", y la segunda condena de ineficaces "los contratos concertados contra las prohibiciones del artículo 3º.", al afirmar que no producirán efecto legal alguno.

Se dice que es difícil concebir un asegurador no empresario. La necesidad de disponer de crecidos recursos, pero sobre todo de una organización de los numerosos factores del seguro racionalmente operado, primordialmente actuariales, técnicos, jurídicos, médicos, contables y comerciales, sólo puede satisfacer mediante la empresa.

2º. El tomador del seguro, cualquier física o moral puede actuar como tomador de un seguro, tanto en nombre y por cuenta propios, en cuyo caso asume también el carácter de asegurado, como en interés de un tercero que es el asegurado pero que no asume obligación alguna frente al asegurador (artículos 9º y 13, de la Ley sobre el Contrato de Seguro); igualmente puede tomarlo como mandatario de otro, en cuyo caso, conforme a las reglas del mandato civil, o en su caso, de la comisión mercantil, actúa en nombre y por cuenta del asegurado.

Entonces ahora veamos las diferencias entre cada una de estas partes:

Tomador o contratante. Es la persona física o moral que comparece con su firma, a tomar el seguro esto es, que lo contrata con la empresa aseguradora, en interés propio o de un tercero y, por lo tanto, quien asume las respectivas obligaciones aunque no sea el asegurado; luego el que actúa como apoderado no tiene tal carácter, pues no asume personalmente obligación alguna.

Asegurado. Es, en los seguros de daños, la persona física o moral cuyo interés económico en la cosa que se cubre con el seguro.

No sólo el interés del propietario es asegurable; otros intereses también lo son, a condición de que tengan contenido económico: así, el de un acreedor prendario o hipotecario, el de un inquilino, el de un

usufructuario, etc. (artículos 85 y 87, Ley sobre de Contrato de Seguro).

En los seguros de vida, accidentes y enfermedades, es asegurado la persona física respecto de cuya existencia, integridad personal, salud o vigor vital se contrata la cobertura (artículo 151, Ley sobre el Contrato de Seguro).

Es frecuente también el calificativo de asegurada a la cosa respecto de la cual se celebra el contrato, y también al evento dañoso previsto, y así, son usuales las expresiones vehículo asegurado, buque asegurado, riesgo asegurado, etc.

Lo verdaderamente asegurado es el resarcimiento de daños y, en su caso, la indemnización de perjuicios, o bien el pago de una suma de dinero, en el seguro de vida.

Beneficiario. También persona física o moral, es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien, seguro de daños, o por haberse designado así, cláusula beneficiaria, o bien por su carácter de heredero, casos estos dos últimos propios del seguro de vida.

Se dice que la indemnización no es la obligación principal de la aseguradora, sino que es una de las consecuencias del contrato, pues la institución se obliga primordialmente a asumir el riesgo mediante el pago de la prima, proporcionando así una certidumbre al asegurado, que esto es precisamente lo que trata de alcanzar el tomador al celebrar el contrato, puesto que el objeto de su interés radica en la conservación de la cosa y el provecho de que ella puede obtener, y no en alcanzar una indemnización, la cual se cubrirá, sólo en el caso de que ocurra siniestro previsto en el contrato.

Por otro lado la obligación principal del tomador será el pago de la prima. Suele, en efecto afirmarse que la prestación dineraria a cargo del tomador es la más importante de las que le finca el vínculo contractual.

La póliza.

He aquí otro de los llamados contratos de adhesión, según la definición legal es la siguiente: "Documento mercantil en el que

constan las obligaciones y derechos de las partes en los contratos de seguro, fianza y otros.³⁹

La póliza, configura su manifestación escrita y la prueba, por excelencia, de su celebración, en consecuencia, su entrega al tomador constituye una de las principales obligaciones del asegurador.

La póliza debe estar concebida en caracteres fácilmente legibles y redactada en idioma español (artículo 36-B, Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros), cuando se trate de textos ofrecidos al público en general como contratos de adhesión.

La prima.

Para definir el concepto de prima se menciona lo siguiente:

Contraprestación que el asegurado se obliga a satisfacer a la compañía aseguradora, en correspondencia a la obligación que ésta contrae de cubrir el riesgo, y que representa el costo del seguro.⁴⁰

La prima es la obligación en dinero a cargo del tomador; siempre en dinero en y no en otros bienes.

Siguiendo con el tema, se dice que en todo tipo de seguros la falta de pago de la prima o de cualquiera de sus fracciones, dentro de los treinta días naturales siguientes a su vencimiento, trae consigo la cesación automática de los efectos del contrato, a las doce horas del último día de plazo. (artículo 40 Ley sobre el Contrato de Seguro).

Creo que es conveniente saber que el órgano regulador y protector de los contratos de seguros es la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, aquí es donde se pueden presentar las quejas y reclamaciones, de los asegurados, todas las anomalías que ya comente se pueden subsanar en su mayoría en este organismo por lo que se darán mayores datos en el punto siguiente.

³⁹ Pina de Vara, Rafael. "Diccionario de Derecho", Pág. 391.

⁴⁰ Ibidem, pág. 397.

Seguros de Autos



Daños Materiales

Paga los daños que sufra el vehículo asegurado, a consecuencia de colisiones, vuelcos o fenómenos meteorológicos, así como la rotura y el robo o desprendimiento de cristales. Siempre se contrata con deducible. Para cristales el 20% del valor del cristal o sobre el costo de instalación, en caso de desprendimiento.

Pérdida total por daños materiales

Paga el valor comercial del vehículo asegurado, por los daños o pérdidas que sufra a consecuencia de colisiones, vuelcos o causas naturales, cuando el importe total de la reparación por los daños sufridos excedan del 50% del valor comercial del vehículo a la fecha del siniestro. Siempre se contrata con deducible.

Eliminación de deducible y devolución de primas por pérdidas totales en daños materiales

Devuelve las primas pagadas y no aplica deducible si el automóvil o pick-up de uso y servicio particular es declarado pérdida total a consecuencia de los riesgos amparados en las coberturas de daños materiales o pérdida total por daños materiales, no así para la de robo total.

Robo Total

Paga el valor comercial del vehículo por el robo total o las pérdidas o daños resultantes que sufra como consecuencia. En caso de no contar con la cobertura de daños materiales también le ampara los daños que sufra por fenómenos meteorológicos. Siempre es contratada con deducible y se aplica cuando se realiza un pago por indemnización o por la reparación de daños o reposición de faltantes sufridos al vehículo a consecuencia del robo total.



Responsabilidad Civil personas y bienes con extensión de responsabilidad civil y defensa jurídica

Paga los daños que el conductor provoque por el uso o posesión del vehículo asegurado y las lesiones corporales o la muerte causadas a terceras personas, o daños materiales a terceros en sus bienes y la indemnización por daño moral. Existe también una extensión de Responsabilidad Civil que paga los daños que el asegurado persona física o el conductor habitual, ocasione con un automóvil o pick-up de uso y servicio particular no asegurado, a terceros en sus bienes o por las lesiones corporales o la muerte, incluyendo la indemnización por daño moral. Si se contrata la cobertura de Defensa Jurídica, también se hacen extensivos los servicios que en ella se indican. Si el asegurado es persona moral y no indica conductor habitual se incrementará la suma asegurada de la cobertura de responsabilidad civil en un 50%. Únicamente se otorga a automóviles y pick-ups de servicio y uso particular.



Gastos médicos para ocupantes del vehículo

Para los gastos médicos originados por lesiones corporales que sufra cualquier ocupante del vehículo en un accidente de tránsito y adicionalmente por robo o intento de robo o asalto. Se paga la hospitalización, atención médica, enfermeras, ambulancia y gastos de entierro.



Accidente al Conductor

Paga a los beneficiarios la suma asegurada si el conductor pierde la vida, o un porcentaje de ésta a él si sufre pérdida de miembros, a consecuencia de una colisión o vuelco con el vehículo asegurado.

Defensa Jurídica

Cubre todos los servicios legales que requieras por un accidente automovilístico. Obtendremos la fianza o caución para tu libertad provisional y te representaremos en procedimientos penales y demandas civiles a través de nuestra red de abogados expertos en toda la República. Si prefieres que te defienda tu propio abogado, te reembolsamos los gastos. Con esta cobertura podrás recuperar los daños causados por un tercero aun cuando no estén cubiertos los daños materiales. No pagas deducible en daños materiales o pérdida total por daños materiales cuando hay un tercero totalmente responsable e identificado.



Asistencia Completa

Brinda asistencia vial desde la misma puerta de tu casa. Te extiende además, en caso de urgencias al viajar en México y en el extranjero: coberturas médicas y dentales, gastos por prolongación de estancia o regreso anticipado, referencia médica y turística y enlace. Estas coberturas son aplicables a ti y a tu familia, con tu vehículo o sin él. Con una sola llamada, daremos la solución completa a tu problema, las 24 horas del día, durante todo el año.



[Regresar](#)

[Página Principal](#)

[Seguros Tepeyac](#)

[Tipos de Seguro](#)

[Red de Oficinas](#)

[Cotice su Seguro](#)

[Noticias Matutinas](#)

[Información para Agentes](#)

[Correo Electrónico](#)

3.5 La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas como instancia protectora de los asegurados.

Ubicada en Avenida Insurgentes Sur 179, Torre 2 Norte, 1er. Piso Plaza Inn, Colonia San Angel Inn, Delegación Alvaro Obregón, México D. F; la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, tiene entre sus facultades primordiales velar por el asegurado, cuando este es víctima de anomalías por parte de su compañía de seguros.

Es importante señalar que cuando el usuario del seguro experimenta algún problema con una institución de seguros, debe presentar su inconformidad ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, existen dos tipos de inconformidades:

1º.- Queja: requerimiento informal de tipo administrativo que presenta una persona con motivo de su inconformidad respecto a los efectos derivados de un contrato de seguros, mismo que origina la intervención de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas ante la institución de seguros, con el objeto de que se valore el planteamiento del quejoso.

Ahora como se presenta una queja:

De conformidad con el artículo 15 del Reglamento Interior de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, el público usuario puede presentar quejas por el incumplimiento de contratos, de seguros o de fianzas, ante la Unidad de Atención de Quejas, de esta Comisión, servicio que se ofrece de manera gratuita a favor del titular del contrato, beneficiarios y terceros afectados.

El procedimiento es el siguiente:

a). Si se acude personalmente el quejoso requisita una Cédula en la que se consignan los pormenores de la queja, el nombre de la compañía con la cual se tiene la inconformidad, el número de la póliza la vigencia del contrato, el número de siniestro y recibos de pago. Una vez requisitada la Cédula, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas gestiona la atención de la queja ante la Institución correspondiente, comunicando posteriormente el resultado de la gestión al quejoso.

b). Si la queja se remite por escrito éste deberá contener los motivos de la queja, los datos de la póliza, etc; así como el domicilio y teléfono del quejoso a fin de facilitar la comunicación entre él y la CNSF e

informarle el resultado de la gestión que la Comisión realice ante la compañía de que se trate.

2º.- Reclamación: planteamiento formal en los términos del artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro, que consiste en la presentación por escrito, ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, de la inconformidad del usuario respecto al servicio ofrecido por una institución de seguros. El o los afectados por desviaciones en el desempeño de alguna aseguradora pueden presentar sus reclamaciones, dependiendo del caso, como un procedimiento derivado de una queja previa, o de manera directa, sin que medie queja alguna.

Cuando una Institución o Sociedad Mutualista de Seguros deja de cumplir con una obligación frente a cualquiera de sus asegurados, los afectados tienen derecho a presentar una reclamación por escrito ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Es importante que el asegurado inconforme debe agotar, invariablemente, la instancia conciliatoria ante la Comisión.

Una vez recibida la reclamación, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas se comunica por escrito con la Institución de seguros respectiva, con la implicación de que la compañía rinda un informe por escrito de los hechos relacionados con la reclamación, el cual deberá presentarse con anterioridad o hasta el momento de la celebración de la junta de avenencia.

En caso de que la CNSF juzgue que existen elementos suficientes, ordenará a la Institución de seguros constituir e invertir, dentro de un término de diez días, un fondo especial (reserva específica), con el que eventualmente tendrá que hacer frente a la reclamación.

A continuación, la CNSF, cita a las dos partes en conflicto (la institución de seguros y el reclamante) a una junta de avenencia, cuyo fin es buscar una conciliación de intereses entre ellos.

En el caso de que el reclamante no se presente a la junta de avenencia, se entenderá que éste no desea la conciliación y que además no desea someter sus diferencias al arbitraje de la Comisión, esto es, que desea llevar su caso a tribunales, resolver su inconformidad mediante juicio. En cambio, si es la aseguradora la que no comparece, recibirá una sanción consistente en una multa de 200 a 300 días de salario mínimo vigente en el Distrito Federal, sin embargo, la institución de seguros tiene la prerrogativa de argumentar

la imposibilidad de conciliación, así como su deseo de no someter el asunto a un arbitraje de la CNSF. En la junta de avenencia, la CNSF, exhortará a las dos partes a que lleguen a un acuerdo de conciliación de intereses. En caso de que no se llegue a un arreglo, se les invita a que voluntariamente y de común acuerdo designen a la CNSF, como árbitro ya sea en Amigable Composición o bien en Juicio Arbitral de Estricto Derecho. El compromiso correspondiente se hace constar en un acta que se levanta en la misma Comisión. Si alguna de las partes no está de acuerdo en designar como árbitro a la Comisión, el reclamante puede recurrir a los tribunales competentes.

A este efecto, el artículo 136, de la citada Ley General establece que "los Tribunales no darán entrada a demanda alguna en contra de una empresa de seguros si el actor en ella no afirma bajo protesta de decir verdad que, ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas, se agotó el procedimiento conciliatorio a que se refiere la fracción I del artículo 135 de esa misma Ley". Ello permite establecer la presunción de que todas las inconformidades que los asegurados tienen en contra de una institución aseguradora y que en su opinión amerita darle atención jurídico-contenciosa, son necesariamente presentadas, al menos en su etapa conciliatoria ante la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. Para los supervisores del sector asegurador, así como los consumidores de estos servicios, la información sobre quejas y reclamaciones representa un indicador del grado de satisfacción del consumidor respecto al servicio de cualquier compañía.

Debe hacerse notar que no en todos los casos, las inconformidades en contra de las aseguradoras son legalmente procedentes, pues en los asuntos en que la Comisión interviene es evidente que, en un importante número de quejas y reclamaciones, las aseguradoras demuestran tener razón.

La Comisión Nacional de Seguros y Fianzas se constituye, de acuerdo a la legislación de la materia, como instancia de conciliación y arbitraje especializada en seguros y fianzas, con el fin de garantizar a los usuarios que las instituciones que otorgan el servicio cumplan con lo establecido por las leyes.

Por poner un ejemplo, la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas dio atención en el último trimestre de 1997 a 3057 quejas en contra de Instituciones de Seguros. De ese total, se concluyeron 2996, que

representan el 98.0% del total y las 61 restantes se encuentran en trámite.

En lo que se refiere al rubro de quejas concluidas, es importantes señalar que el 45.4% de éstas se resolvieron mediante orientación al asegurado, por tratarse de inconformidades con el monto de la indemnización, retrasos en el pago de la misma, etc. El 37.1% fueron solucionadas ante la propia Comisión Nacional de Seguros y Fianzas a través de las obligaciones de las instituciones de seguros, y 525 quejas que representan el 17.5% del total, fueron orientadas para darles trámite como reclamación, a la Dirección General Jurídica de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.

Por otra parte, el número de reclamaciones atendidas por la Comisión al cuarto trimestre de 1997 ascendió a 2998.

En el periodo de referencia el mayor número de reclamaciones provino del ramo de automóviles, con un total de 1225, siguiéndole la operación de vida con 842. Como dato interesante cabe mencionar que las reclamaciones presentadas en provincia superaron en número a las recibidas en las Oficinas Centrales, siendo sus participaciones 53.5% y 46.5% respectivamente.

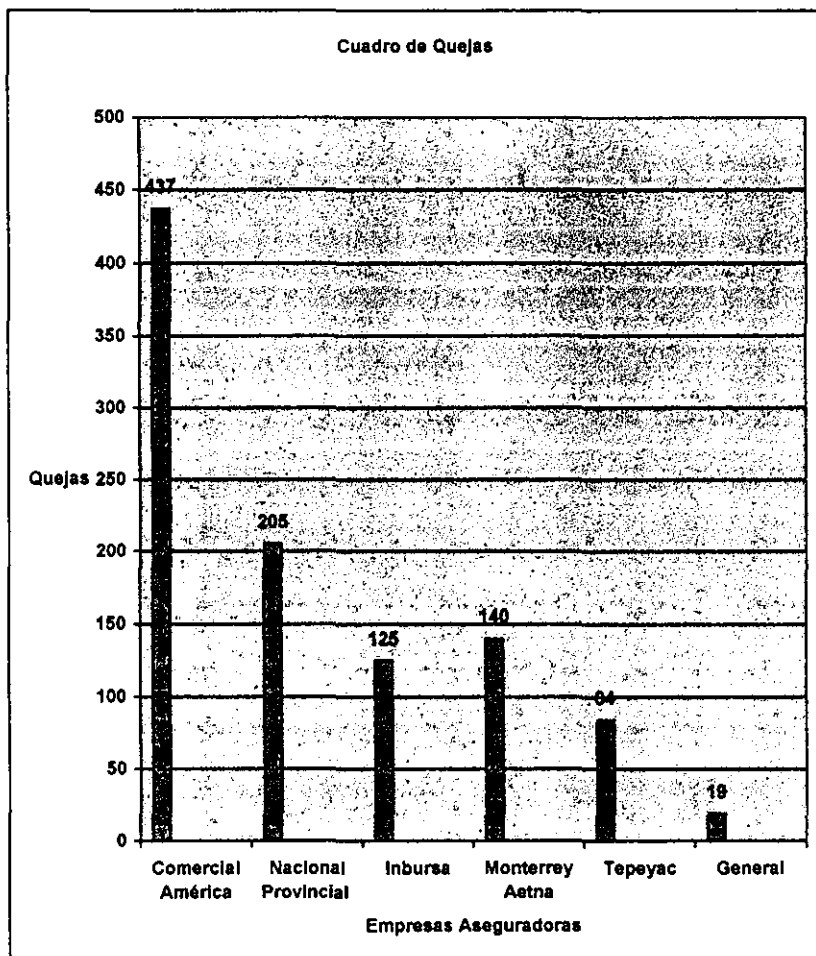
Hasta el cuarto trimestre de 1997, tuvieron lugar 4,695 juntas de avenencia, lo que representa un promedio de 1.6 juntas de avenencia por reclamación.

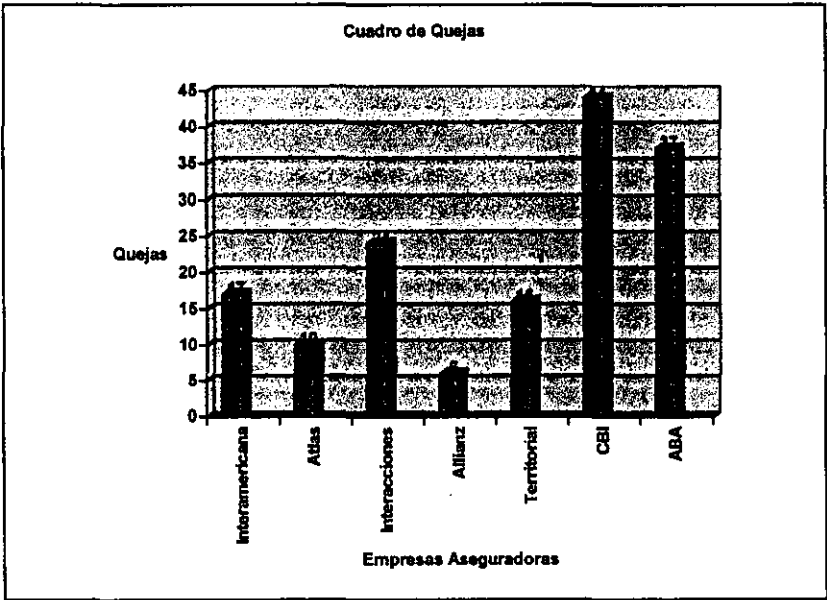
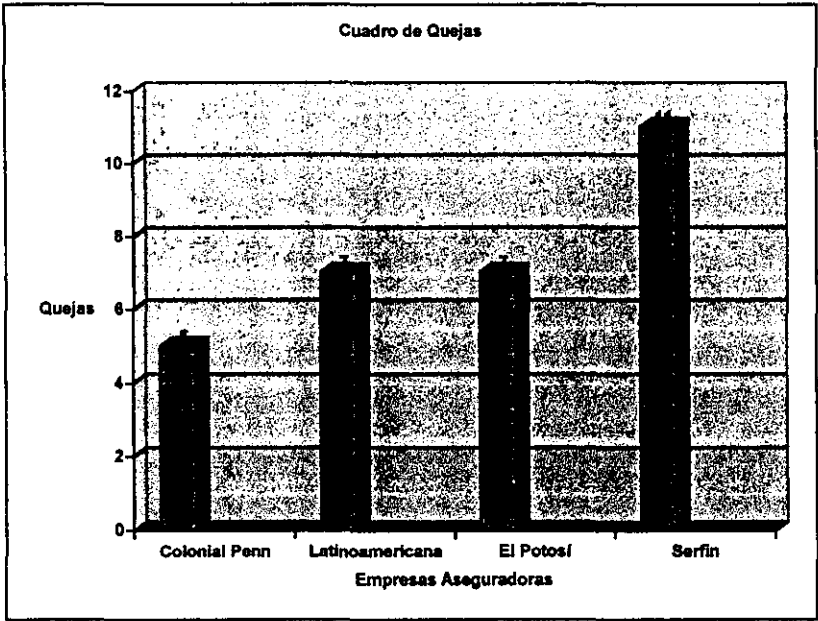
La acción conciliatoria de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas permitió resolver de manera expedita 696 casos, lo que representó el 23.2% de las reclamaciones atendidas. Del resto de las inconformidades, en 1879 casos los quejosos optaron por acudir directamente a los tribunales competentes, mientras que en 1075 casos se designó a la Comisión como árbitro en Estricto Derecho o en Amigable Composición.

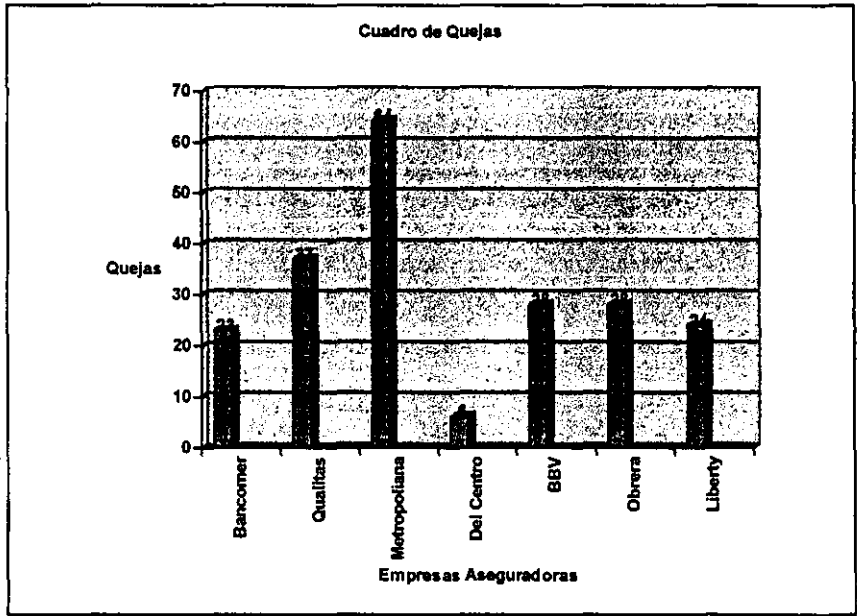
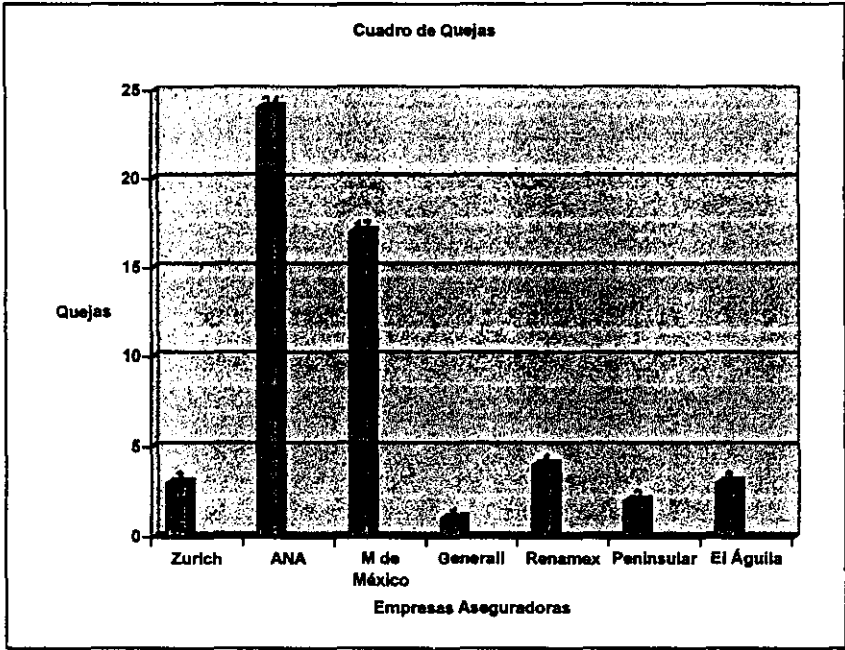
De los 319 laudos dictados por la Comisión durante el periodo que se informa, el 56.4% fueron condenatorios para las instituciones de seguros.

A continuación damos a conocer las empresas aseguradoras con mas quejas y reclamaciones en el último trimestre de 1997, y que representa una mala calidad de servicio para el usuario.

(Ramo de Vehículos)





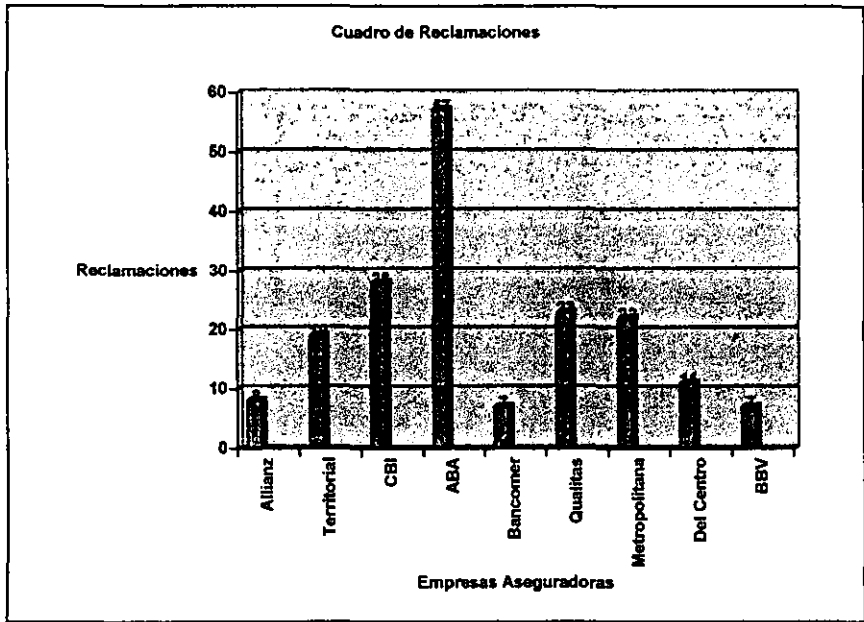
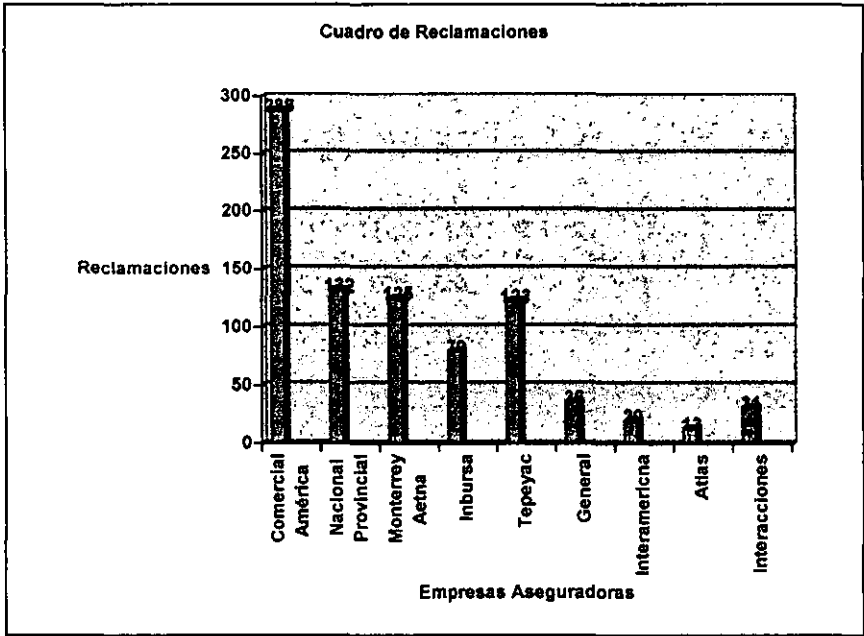


Principales motivos de quejas en %

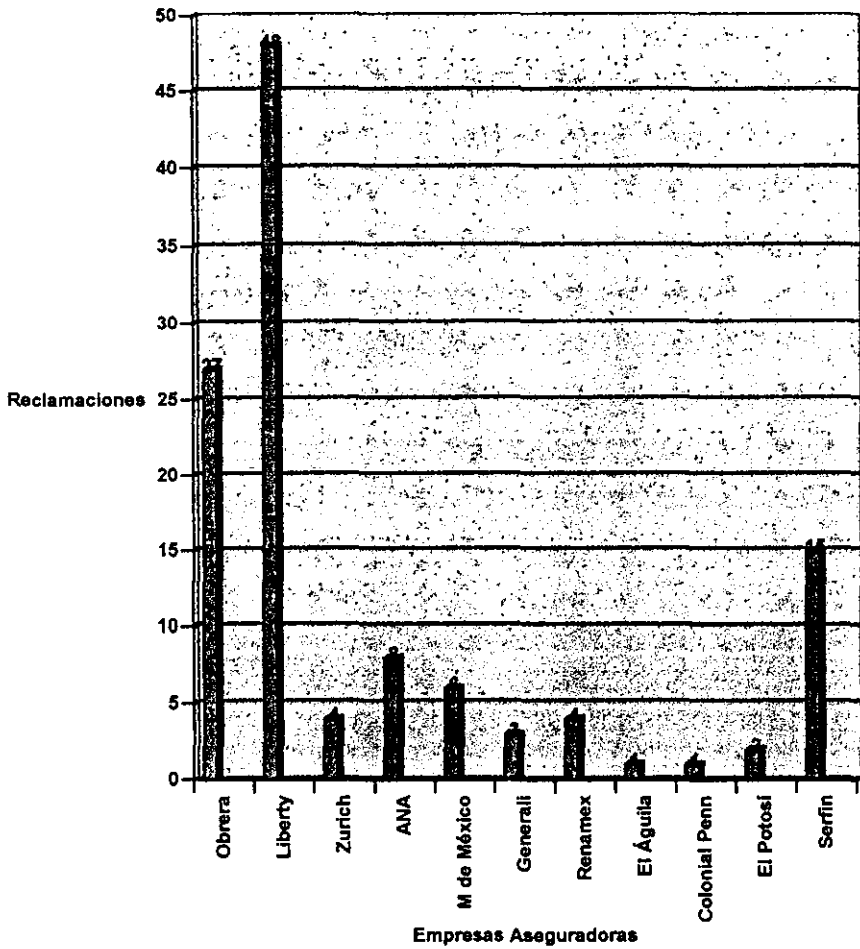
Vehículos

Inconformidad con el monto de la indemnización	16.28
Retraso en el pago de la indemnización	15.72
Inconformidad con la atención	10.02
Orientaciones	9.02
Inconformidad con la reparación	7.45
Rechazo por siniestro excluido o no cubierto	6.26
Retraso en la reparación	6.07
Inconformidad con el rechazo por póliza cancelada	5.64
Aparente disposición de primas	5.20
Rechazo por falta de documentación	5.20
Inconformidad con la cancelación	3.13
Inconformidad con el pago o monto del deducible	3.07
Rechazo por omisiones y o falsas declaraciones	2.63
Rechazo por siniestro fuera de vigencia	1.13
Inconformidad con el monto de pago de primas	0.56
Inconformidad por descuentos indebidos	0.56
Desea saber el estado que guarda su póliza	0.50
Rechazo por agravación de riesgos	0.50
Solicitud de cancelación de póliza	0.50
Inconformidad con el plan adquirido	0.44
Inconformidad con el monto del rescate	0.13

Para cerrar con este capítulo presento a continuación el cuadro correspondiente a las reclamaciones presentadas por los usuarios ante la Comisión Nacional de Seguros Fianzas, en el último trimestre de 1997.



Cuadro de Reclamaciones



Capítulo

IV

“Propuestas y soluciones para resolver el caos legal existente en materia de delitos de tránsito de vehículos”

Capítulo IV

"Propuestas y soluciones para resolver el caos legal existente en materia de delitos de tránsito de vehículos"

4.1- Examen obligatorio de manejo con teoría y práctica. 4.2- El seguro de daños a terceros y su obligatoriedad en toda la República Mexicana. 4.3- Necesidad de crear un procedimiento sumario y Tribunales de Tránsito en donde se resuelva de manera ágil un delito de tránsito de vehículos. 4.4- Estados Unidos de América ejemplo a seguir en procedimientos legales en materia de delitos de tránsito de vehículos.

4.1 Examen obligatorio de manejo con teoría y práctica.

Según el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, en su artículo 17, manifiesta que..." Para obtener la Licencia para Conducir, el interesado deberá requisitar la solicitud correspondiente, además de:

Aprobar el examen teórico –práctico que al efecto aplique la Secretaría por sí o a través de quien ésta autorice. Y declarar bajo protesta de decir verdad que se encuentra físicamente apto para la conducción del tipo del vehículo conforme la licencia solicitada o que, en su defecto, cuenta con los aditamentos necesarios para conducir dicho vehículo .

Todo esto, ya en la realidad no se cumple ni en lo más mínimo, desgraciadamente con la corrupción a la que nos enfrentamos, con tan solo unos cuantos pesos, como dicen los servidores públicos, que trabajan en esas oficinas, uno puede conseguir la licencia de conducir sin el menor problema, ¿y que se acarrea con esto?, pues el grave problema de cruzarse con alguna persona que no tenga ni la menor idea de lo que hace atrás de un volante.

Es de vital importancia que se genere conciencia en las autoridades para que se evite la corrupción en este tipo de situaciones, no es posible que en algo tan delicado, la gente obtenga tan fácilmente este documento oficial.

Analizando el actual Reglamento de Tránsito del Distrito Federal es inadmisibles que no se requiera ni siquiera la educación primaria para obtener la Licencia para Conducir. El artículo 17 del Reglamento de Tránsito no menciona ningún tipo de educación, solamente declarar bajo protesta de decir verdad que se encuentra físicamente apto para la conducción del tipo de vehículo conforme la Licencia solicitada, ¡eh aquí el problema!, ya que de la falta de educación en las personas, traerá como consecuencia que el conductor sea presa de los instintos más animales al conducir un vehículo, poniendo en riesgo a el mismo y a terceros y que nunca entenderá que el manejar también es educación.

En Estados Unidos de América desde la educación básica reciben cultura vial, sirviendo esto a futuro para que estas personas estén aptas para ser unos buenos conductores, y sobre todo conocedores de los Reglamentos de Tránsito.

Además los candidatos a obtener una Licencia para Conducir se tienen que someter a rigurosos exámenes orales y escritos y realizar una práctica de manejo en campo con el personal responsable del área.⁴¹

Cuando el candidato este suficientemente capacitado y haya aprobado los exámenes a satisfacción del llamado “*Driver Qualificación Center*”, hasta entonces se permitirá al futuro conductor se le otorgue la Licencia para Conducir.

Además de estar muy penado el intentar sobornar a un empleado de gobierno y ni se diga de un policía de tránsito.

Para darnos un ejemplo de los montos que se aplican por violar disposiciones a los Reglamentos de Tránsito, tenemos lo siguiente:

Lista de costos de violaciones a los Reglamentos de Tránsito en el Condado de Lake, Illinois , U.S.A (Traffic Court).

Por rebasar los limites de velocidad de 1-20 mph	\$75.00 usd.
Por rebasar los limites de velocidad de 21-30 mph	\$95.00 usd.
Por no usar el cinturón de seguridad	\$55.00 usd.
Por cambiar de carril sin prender la luz direccional	\$75.00 usd.
Por no obedecer la señal de alto	\$75.00 usd.
Por traer defectuosos los limpiaparabrisas	\$75.00 usd.
Por circular en sentido contrario	\$75.00 usd.
Por estacionarse en lugar prohibido	\$75.00 usd.
Por no respetar la preferencia de paso del peatón	\$75.00 usd.

⁴¹ “*Driver Manual*” State of the New Jersey Motor Vehicle and Traffic Laws . págs.4, 5 y 6

En la actualidad con el grandísimo parque vehicular que existe en la zona metropolitana, es de vital importancia que se creen mecanismos más eficaces para resolver el problema de la limitada educación vial.

Tenemos por ejemplo al vecino país del norte en el que se tiene que aprobar un exhaustivo examen teórico y práctico de manejo. Y es que es primordial ya que un gran número de accidentes se da por la falta de pericia al conducir, además de no tener ni la menor información acerca de los señalamientos viales, y mucho menos de artículos del Reglamento de Tránsito.

La Licencia para Conducir habilita al titular de la misma a manejar un vehículo automotor, más en México no es condición primordial saber manejarlo ya que no existe ningún examen práctico para comprobarlo, caso concreto los conductores de los microbuses y camiones que ponen en riesgo a todo automovilista que se circula por la ciudad.

Es apremiante la creación de espacios abiertos en donde el candidato demuestre que tiene las aptitudes requeridas para manejar un vehículo o en su caso microbuses y camiones.

Reformar los artículos del Reglamento de Tránsito referentes a los requisitos para obtener la licencia por primera vez y es más a los que ya la tienen, en cuanto a la educación elemental que deben tener los solicitantes.

Presentar un examen minucioso de los artículos del Reglamento de Tránsito, ya que de esto se desprende y se deslindan todas las responsabilidades en los accidentes de tránsito.

Desgraciadamente como no se ha tenido cultura vial en muchos años aplicarlas ahora será un problema enorme pero nunca es tarde.

4.2 El seguro de daños a terceros y su obligatoriedad en toda la República Mexicana.

En el nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial el 2 de diciembre de 1997, menciona como novedad que todo vehículo que circule en el D.F. debe de contar con póliza de seguro de responsabilidad civil contra daños a terceros en sus personas, (artículo 42).

Al respecto hay que comentar que fue un error de las autoridades limitar únicamente a personas la cobertura del seguro, ya que al menos el 80% de los accidentes de tránsito (fuente PGJDF), que ocurren a diario en la Ciudad de México se ocasionan sólo daños materiales, por consiguiente si un seguro de daños a terceros contara con una cobertura de las llamadas "Amplias", se podría solucionar el problema desde el lugar mismo de los hechos ya que esta cobertura incluiría:

Daños físicos a personas, daños materiales a terceros (vehículos, mobiliario urbano, etc.), robo del vehículo, entre otros beneficios.

En la actualidad se podría eliminar de manera sorprendente la carga de trabajo que se presenta en las Agencias del Ministerio Público y Juzgados si se hubiera contemplado un seguro con mayor alcance de responsabilidad civil.

Un gran número de averiguaciones previas se inicia por que alguno de los dos conductores o los dos no cuenta con póliza de seguro, y por consiguiente en ese momento no tiene la solvencia económica para responder por los daños.

Y que decir cuando se trata de daños al Departamento del Distrito Federal o a la Federación estos son costosísimos.

El "SUVA" (Seguro por el Uso de Vehículos Automotores), es el nombre que recibió este seguro pero veamos algunas características y su limitado proceder.

1°. El "SUVA" es un seguro de daños a terceros en sus persona, sólo en personas, obligatorio supuestamente a partir del 1° de julio de 1998, para todos los vehículos con placas del Distrito Federal.

2°. El "SUVA", por un lado, evitará al asegurado el pago de los gastos médicos o funerarios a terceras personas en el caso de un

accidente de tránsito, por otro lado, asegurará el pago de estos a los terceros que resulten afectados. Como dice el dicho de lo perdido lo que aparezca ya que una gran mayoría de conductores, vive en precarias condiciones económicas y no podría responder con los gastos médicos al momento de suceder algún accidente.

3°. Los países de la Comunidad Europea cuentan con este tipo de seguro desde los años veinte, en seis países de Asia y en ocho países de América, entre ellos Brasil, Colombia, El Salvador, Chile, Canadá y Estados Unidos, por eso vemos que en este rubro de responsabilidad civil estamos sumamente atrasados.

4°. No estamos en total desacuerdo lógicamente con la implementación del "SUVA", ya que en un accidente de tránsito las terceras personas lastimadas, tendrán la atención médica que necesiten y / o una justa indemnización en su caso, evitando así el deterioro del patrimonio tanto del afectado como del causante del daño.

5°. Ahora bien este seguro cubre exclusivamente los daños físicos causados a terceros en sus personas como: hospitalización, atención médica, enfermeros o servicios de ambulancia, así como la indemnización por incapacidades, pérdida de miembros o fallecimiento, incluidos los gastos funerarios.

6°. Todo vehículo con el "SUVA" contratado estará amparado en toda la República Mexicana.

7°. El "SUVA" tiene que ser contratado por todos los vehículos automotores incluyendo motocicletas y camiones. Y además si es particular, público y /o de carga.

8°. Se sancionara a los dueños de los vehículos que no porten con la calcomanía del "SUVA" con el equivalente a 25 días de salario mínimo general vigente en el Distrito Federal, según los artículos 42 y 43 del Reglamento de Tránsito del D.F. Estamos hablando de alrededor de 800 pesos, ¿cuanto realmente valorará la gente el tener este seguro?.

9°. Este seguro se hará extensivo a todo vehículo que aunque no tenga placas del Distrito Federal, transite por sus afluencias vehiculares, según el segundo artículo transitorio del Reglamento de Tránsito del D.F. y que entraría en vigor el 1° de julio de 1999.

10°. El problema de este mini-seguro es que si uno choca con otro vehículo no cubrirá los daños materiales que se ocasionen.

11°. Si un vehículo se va a estampar contra un poste, un semáforo, un aparato telefónico etc. El "SUVA" no cubrirá estos daños y por ende se caerá en los mismos problemas legales de siempre.

El "SUVA" supuestamente entraría en vigor el 1 de julio de 1998, según lo manifestaba el propio Reglamento de Tránsito pero por intereses de distinta índole el plazo se amplió hasta enero de 1999.

En las grandes ciudades de la República Mexicana donde la cantidad de vehículos, crean problemas como en la capital del país, no se cuenta con un Reglamento de Tránsito, en el cual vengan inmersos artículos referentes a un seguro obligatorio de responsabilidad civil contra terceros. En estos reglamentos tienen prioridad increíblemente otros aspectos, por solo citar un ejemplo, en el Reglamento de Tránsito del Estado de México, tiene mayor importancia un extinguidor, que una póliza de seguros. De esta situación se desprenden múltiples problemas, principalmente con el transporte público de ese Estado ya que al no contar con el seguro de daños son una amenaza latente cada vez que salen a trabajar. ¡No es obligatorio el seguro!.

En el Reglamento del Estado de Nuevo León, el responsable del delito de tránsito tendrá por obligación reparar los daños causados. A éste se le impone un plazo que va de 5 a 15 días para cubrirlos, según el artículo 113. Pero el problema sigue latente el autor del daño tendrá que desembolsar fuertes cantidades de dinero por no tener la cultura del seguro de daños a terceros.

El aumento del parque automotriz y consecuentemente el de víctimas de accidentes de tránsito son hechos que han ingresado a la categoría de notorios, de allí que no sea indispensable recurrir a datos estadísticos para convencernos de lo cotidiano.

Como tampoco, por ser ostensible, que el accidente de tránsito provoca daños, las más de las veces. no reparados o insuficientemente reparados.

Por lo anterior el seguro de daños a terceros se debe de consagrar en México. En efecto, el espectro de situaciones que plantea la problemática de no tenerlo es la siguiente:

- a) Víctima plenamente resarcida, luego de un largo y costoso proceso judicial.
- b) Víctima parcialmente resarcida, en razón de optar por una transacción que impida un lento y costoso proceso judicial.

c) Víctima no resarcida de su daño, en razón de que el autor del hecho es insolvente y no se halla asegurada su responsabilidad civil.

El autor argentino Ruben S. Stiglitz,⁴² señala que, lo que se intenta a través de contar con un seguro obligatorio de daños a terceros es lo siguiente:

Primero.- Al establecer o elevar a la categoría de obligatorio un contrato de seguro contra responsabilidad civil, se garantiza, en principio que todas las víctimas de la circulación hallen amparo en un patrimonio solvente, aun a costa de una limitación cuantitativa de la responsabilidad que se expresa en indemnizaciones tarifadas.

Segundo .- La implementación de un sistema de responsabilidad civil emergente del uso de automotores, montado sobre bases socialmente justas, donde la finalidad del legislador se desplace, objetivamente a favor del damnificado.

Tercero.- Crear las condiciones de reparación directa del daño de la víctima, sin que la indemnización atraviese, con el peligro que ello implica, el patrimonio del asegurado.

Cuarto.- Percibir el damnificado la indemnización con agilidad y economía.

La obligatoriedad, garantiza la efectividad de la reparación. Todas las víctimas serán resarcidas.

⁴² Stiglitz, S. Ruben. " Seguro Automotor Obligatorio", pág12.

4.3 Necesidad de crear un procedimiento sumario y Tribunales de tránsito en donde se resuelva de manera ágil un delito de tránsito de vehículos.

Al hablar de este punto es urgente que en México se establezca un procedimiento sumario en el cual se resuelva y corte de tajo antiquísimos procedimientos en los cuales la burocracia se impone ante todo.

Un procedimiento que consista en deslindar responsabilidades el mismo día en que se levanta una averiguación previa, con la premisa de que sea únicamente daño en propiedad ajena, ya que al ocurrir homicidios o lesiones esto implicará forzosamente que el tiempo de permanencia en una Agencia del Ministerio Público se alargue.

Contar cada Agencia del Ministerio Público con los peritos suficientes para que emitan su dictamen correspondiente, en un término razonable y el mismo día. Ya que muchas veces tienen que acudir de otros Ministerios Públicos a hacer el trabajo de los que faltaron o simplemente por no haber.

Capacitar a los policías de tránsito para que en su remisión, estén dando datos suficientes y con bases legales del Reglamento de Tránsito, para que se este dando el peritaje inicial.

Para los delitos de tránsito se debe legislar para cuenten con términos de tiempo cortos para resolver la situación jurídica de los involucrados ya que este tipo de asuntos no les interesa a los Agentes del Ministerio Público y abusan del término de 48 horas que les da la Ley.

Dentro de lo que sería ideal crear Tribunales o Juzgados de Tránsito como los que hay en Estados Unidos de América los llamados "Traffic Court", en los cuales se resuelven todas las controversias de tránsito. Y con su personal capacitado en todo lo referente a delitos de tránsito.

Es claro que el aumento desmedido del parque vehicular, originado en parte por el programa "hoy no circula" sea ya necesario legislar en la materia y poner mucho más atención a este tipo de problemática.

Según estimaciones de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, tan sólo en el año de 1996, se registraron 8,400 denuncias relacionadas con accidentes viales. La cifra de víctimas de estos accidentes fue de 10,000 personas de las cuales 900 fallecieron.

Por eso la urgente necesidad de ya contar con mecanismos rápidos, concisos, sin instancias que resuelvan de una vez el ineficaz procedimiento que se le da a estos asuntos.

Ahora cuando en un hecho de tránsito donde únicamente se produzcan daños en propiedad ajena, las compañías aseguradoras deberían de entregar al Ministerio Público una cédula con todos los datos de los vehículos involucrados, las declaraciones de estos, fotografías de las partes dañadas de los vehículos o muebles urbanos y costos de los mismos además datos suficientes del lugar de los hechos como son: fotografías, croquis y señalamientos viales infrinjidados, anexándose todo esto en las mismas cédulas o expedientes claro pensando que todos los vehículos ya están asegurados y que estas compañías estén debidamente autorizadas por el Poder Judicial.

Así las aseguradoras garantizarán el pago de los daños y los conductores se podrían retirar de la Agencia del Ministerio Público, esperando la cita para el dictamen pericial donde se daría a conocer la responsabilidad del hecho de tránsito.

4.4 Estados Unidos de América ejemplo a seguir en procedimientos legales en materia de delitos de tránsito de vehículos.

Un ejemplo claro de que en México el sistema legal en materia de delitos de tránsito es obsoleto, lo encontramos en Estados Unidos, si vamos a copiarles que sea lo bueno.

En el vecino país del norte, un accidente de tránsito tiene un trato muy especial.

Desgraciadamente el cúmulo de trabajo que genera este tipo de delitos supero por mucho a la capacidad administrativa que tienen las distintas instancias donde pararan estos asuntos.

Además de que no hay alguna solución a este problema ni en mediano ni en largo plazo.

En Estados Unidos, con la cultura vial que existe, es mucho más práctico resolver un asunto de este tipo.

Encontramos puntos muy importantes que se deberían de implementar en México.

Dentro de estos acertados medios legales se encuentran las llamadas "Traffic Court", lugar donde se ventilan los delitos y violaciones de tránsito. En estos tribunales el presunto responsable tiene todos los derechos que le concede la ley, como en México la misma Constitución Política los otorga, como son: obtener la libertad provisional bajo caución cuando proceda, presentar todas las evidencias que demuestren la inocencia del inculpado, declarar o no si es su deseo, a tener un abogado, y sin no tiene recursos el Estado le brindará uno sin ningún costo, tener derecho a un jurado que esta representado por 12 personas del pueblo y que decidirán si el presunto es culpable o inocente.

En las "Traffic Court", el presunto responsable tiene la garantía de una audiencia preliminar, en la cual se resolverá su situación jurídica.

Al momento de ocurrir un accidente o violación de tránsito, el policía de tránsito, entrega al conductor el llamado "Traffic Ticket", el cual tiene la función de citatorio para presentarse en la Corte, o Tribunal de Tránsito.

Aquí es donde estriba la diferencia con el sistema mexicano, en el cual se tienen que presentar los conductores involucrados al Ministerio Público correspondiente y esperar horas y horas hasta se agoten las instancias ya conocidas, en cambio con el "Traffic Ticket", el conductor

se tendrá que presentar el día asignado, este día será muy importante dado que si no se presenta, se hará acreedor automáticamente a la responsabilidad, por lo que con este sistema se eliminan procedimientos tan engorrosos como son por ejemplo: esperar a declarar, esperar la liberación de los vehículos hasta que intervengan los peritos correspondientes etc. Es de mencionar que el policía de tránsito que dio el "Traffic Ticket", ya esta dando su opinión técnica acerca de la responsabilidad del accidente, cosa que los policías de aquí ni siquiera saben hablar o leer bien .

Además el procedimiento norteamericano permite que el conductor sea acompañado por su abogado el día que se le asigno la audiencia.

Es importante señalar que cuando el conductor se declara culpable inmediatamente el Juez en la Corte de Tránsito aplicara la sentencia respectiva, que puede ser de multa o prisión o ambas.

Al hablar de culpabilidad es notoria la diferencia con México ya que es casi imposible aquí, que un conductor se declare culpable ya que en Estados Unidos, por la cultura vial que tienen sabrán cuando son responsables o no. Además de que cualquier vehículo cuenta con su seguro de daños a terceros y que es obligatorio en todo el país. Cosa que es de aplaudirse ya que están protegidos al momento de salir a manejar.

El Reglamento de Tránsito, publicado el 2 de diciembre de 1997, en el Diario Oficial, eliminó artículos, los cuales contenían causales de suspensión y cancelación de la licencia para conducir, otro más de los errores de las autoridades.

En Estados Unidos se lleva un estricto control en las violaciones cometidas a las normas de tránsito y a su vez acumulables si es que se cometen delitos de tránsito.

Los llamado "Points", puntos en los cuales se lleva un registro de cada conductor y van directo al "Record" de una Licencia para Conducir.

Por ejemplo se habla de que entre mayor sea la gravedad del delito, mayor será la puntuación aplicada, lo cual dependerá para que se suspenda o se revoque una Licencia.

Ocho puntos bastan para que una Licencia sea suspendida y doce puntos para que se revoque. Sucedido lo anterior el conductor tiene 10 días para solicitar una audiencia, en la cual podrá inconformarse a esta resolución sino se solicita la audiencia la resolución se hará efectiva en el término de 10 días. Esta suspensión o revocación tendrá

vigencia de 2 años a partir de la fecha en que se notifique la resolución.

Y aquí si se cumple la Ley, estamos hablando de uno de los países menos corruptos del mundo.

Si se implementara en México tan siquiera uno de los ejemplos legales antes mencionados estaríamos dando un gran paso para acabar con los obsoletos y antiquísimos procedimientos en materia de delitos de tránsito en nuestro país.

Conclusiones

Primera.- En México, la educación vial, debe empezar desde la primaria.

Segunda.- Se debe tomar conciencia que obtener una Licencia para Conducir implica una seria responsabilidad.

Tercera.- Reformar los Reglamentos de Tránsito y que estos requieran por lo menos la educación secundaria para obtener la Licencia para Conducir.

Cuarta.- Es de imperiosa necesidad que se exija un examen teórico y práctico para obtener la Licencia para Conducir.

Quinta.- La responsabilidad de conocer el Reglamento de Tránsito no sólo debe de ser para el conductor, sino también para el peatón.

Sexta.- El desconocimiento del Reglamento de Tránsito implica que los servidores públicos abusen de la ignorancia del conductor y se genere la corrupción.

Séptima.- El manejar alcoholizado es una de las principales causas de los delitos de tránsito de vehículos.

Octava.- La falta de cultura vial implica que los conductores no reconozcan su responsabilidad en los delitos de tránsito de vehículos.

Novena.- Legislar para que los delitos de tránsito de vehículos tengan un trato diferente en el Ministerio Público, no deben de mezclarse con delitos intencionales o dolosos.

Décima.- En los delitos de tránsito de vehículos en los que se ocasionen solamente daños en propiedad ajena, los peritos de tránsito terrestre deben de emitir el dictamen de responsabilidad el

mismo día y así las partes decidirían si continúan o no con el procedimiento.

Décimo primera.- Necesidad de creación de mayor número de plazas de peritos en tránsito terrestre.

Décimo segunda.- Necesidad de creación de Tribunales de Tránsito ya que el desmedido aumento del parque vehicular implica exceso de trabajo en todas las Agencias del Ministerio Público.

Décimo tercera.- Necesidad de creación de un procedimiento sumario para resolver un delito de tránsito.

Décimo cuarta.- Legislar para que los daños a la Federación se ventilen en el Fuero Común ya que al remitirse la Averiguación Previa al Fuero Federal el procedimiento se volverá sumamente dilatado.

Décimo quinta.- Los alcances de un seguro de daños a terceros tiene su base en su contrato no leerlo implica serios problemas al asegurado.

Décimo sexta.- El seguro de daños a terceros o de responsabilidad civil, debe ser una obligación para todo vehículo que circule en la República Mexicana.

Décimo séptima.- Todas las compañías de seguros se basan en el Reglamento de Tránsito para pagar daños por eso es de suma importancia conocerlo.

Décimo octava.- El seguro de daños a personas que se incluye en el Nuevo Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal será insuficiente ya que la gran mayoría de los delitos de tránsito se genera solo daño en propiedad ajena y este seguro no cubre dichos daños.

Décimo novena.- La cultura vial empezó hace mucho tiempo en Estados Unidos, si en México no se empieza las calles serán absorbidas por mayor número de cafres del volante.

Vigésima.- Los delitos de tránsito de vehículos deben de ser tomados con tranquilidad y responsabilidad, debemos por ello ser capaces de asimilar la cultura vial y haber asegurado nuestro patrimonio.

Bibliografía

Carranca y Trujillo, Raúl y Carranca y Rivas, Raúl. "Código Penal Anotado", 19ª. Edición, México. Editorial, Porrúa. 1994, 1148 p.

Castellanos Tena, Fernando. "Lineamientos elementales de derecho penal", 35ª. Edición, México. Editorial Porrúa. 1994. 363 p.

De Quiros Constancio, Bernaldo. "Derecho Penal" Parte General, México. Editorial, Trillas.1970. 380 p.

Díaz Bravo, Arturo. "Contratos Mercantiles", 4ª. Edición, México. Editorial, Harla. 1994. 348 p.

Diccionario Enciclopédico "Larousse", 2ª. Reimpresión. México. Editorial, Ediciones "Larousse". S. A. de C. v. 1995. 1792 p.

Dorado Montero, Pedro. "El derecho protector de los criminales", México. Editorial. Temis. 1984. 430 p.

Driver's Manual, Compendium of the New Jersey Motor Vehicle and Traffic Laws. E.U.A. Editorial. Publicación del Departamento of Law and Public Safety. 1990. 172 p.

Fernández Doblado, Luis. "Culpabilidad y Error", 3ª. Edición, México. Editorial. Editores Mexicanos Unidos. 1989. 352 p.

Flores Cervantes, Cutberto. "Los Accidentes de Trafico", 5a. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1996. 290 p.

G. Harrison. "Principios de Medicina Interna", México. Editorial. Interamericana, McGraw-Hill. 1990. 320 p.

Gallart y Valencia, Tomás. "Delitos de Tránsito", 11ª. Edición. México. Editorial, Pac,S.A. de C.V. 1995. 188 p.

González de la Vega, Francisco. "Derecho Penal Mexicano", 26ª. Edición. México. Editorial, Porrúa. 1993. 471 p.

Jiménez de Asúa, Luis. "Tratado de Derecho Penal", Parte General, México. Editorial. Nacional. 1972. 1240 p.

Magee, Jhon H. "Seguros Generales " 3ª. Edición. México. Editorial. Harla. 1971. 316 p.

Minzoni Consorti, Antonio. "Crónica de 200 años de Seguro en México", 3ª. Edición. Editorial. Publicación de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas. 1994. 230 p.

Pavón Vasconcelos, Francisco. "Manual de Derecho Penal Mexicano", 11ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1994. 416 p.

Pavón Vasconcelos, Francisco y Vargas López, Gilberto. "Delitos de peligro para la vida y la integridad corporal", 6ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1992. 219 p.

Pina, Rafael de y Pina Vara, Rafael de. "Diccionario de Derecho", 20ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1992. 525 p.

Secades Villa, Roberto. "Alcoholismo Juvenil", 2ª. Edición. Madrid España. Editorial Pirámide. 1996. 159 p.

Stiglitz S. Ruben. "Seguro Automotor Obligatorio", Buenos Aires, Argentina. Editorial. Abeledo Perrot. 1993.140 p.

Tello Flores, Francisco Javier. "Medicina Forense "1ª. Edición. México. Editorial. Harla. 1991. 372 p.

Villalobos Ignacio. "Derecho Penal Mexicano", Parte General. 5ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1990. 654 p.

Legislación

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, 116ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1997. 157 p.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, Comentada 2ª. Edición. México. Editorial. Colección Popular Ciudad de México, Serie Textos Jurídicos, Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. 1990. 436 p.

Código Penal para el Distrito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en Materia del Fuero Federal. 57ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1997. 340 p.

Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal. 6ª. Edición. México Editorial. Sista. 1996. 230 p.

Código Penal para el Estado de México. 7ª. Edición. México. Editorial Ediciones Delma. 1997 217 p.

Código de Procedimientos Penales para el Estado de México. 7ª. Edición. México. Editorial. Ediciones Delma. 1997. 217 p.

Código Federal de Procedimientos Penales. 6ª. Edición. México. Editorial. Sista. 1996. 330 p.

Código Civil para el Distrito Federal en materia del Fuero Común y para toda la República en materia del Fuero Federal. 6ª. Edición. México. Editorial. Sista. 1996. 305 p.

Ley de Vías Generales de Comunicación. 26ª. Edición. México. Editorial. Porrúa. 1996. 615 p.

Reglamento Gubernativo de Justicia Cívica para el Distrito Federal . 2ª. Edición. Editorial Limusa Noriega Editores. 1996. 96 p.

Reglamento de Tránsito para el Distrito Federal. Publicado en el Diario Oficial de la Federación, el 2 de diciembre de 1997.

Reglamento de Tránsito para el Estado de México. 4ª. Edición. México. Editorial. Ediciones Delma. 1996. 261 p.