



320809
108
2E1

UNIVERSIDAD DEL VALLE DE MEXICO
PLANTEL TLALPAN

ESCUELA DE DERECHO
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA U.N.A.M.

EL SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES
DE VEHICULOS AUTOMOTORES

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

ERASTO AGUSTIN RODRIGUEZ TERAN

Asesor: Lic. María del Pilar León Uribe

México, D.F., 1993

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está 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.

I N D I C E

EL SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES

INTRODUCCION

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

	PAG.
1.- EVOLUCION HISTORICA DEL AUTOMOVIL - - - - -	1
2.- LOS DELITOS IMPRUDENCIALES DERIVADOS DEL TRANSITO DE VEHICULOS - - - - -	4
3.- LA CONDUCCION DE VEHICULOS Y SU REGLAMENTACION LEGAL EN MEXICO - - - - -	6
4.- EL TRANSITO DE VEHICULOS Y LA EDUCACION VIAL - - - - -	7
5.- TRANSITO DE VEHICULOS Y ADMINISTRACION DE JUSTICIA - - - - -	9
6.- EL MINISTERIO PUBLICO EN MEXICO - - - - -	12
A) PRINCIPIOS QUE RIGEN AL MINISTERIO PUBLICO - - - - -	17
B) ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO PUBLICO - - - - -	18
C) ORGANIZACION DEL MINISTERIO PUBLICO FEDERAL - - - - -	19
D) UNIDADES DE APOYO DEL MINISTERIO PUBLICO - - - - -	20

CAPITULO II

LOS DELITOS EN MATERIA DE TRANSITO DE VEHICULOS PENALIDAD Y AUTORIDADES COMPETENTES

1.- SUJETOS DE LA RELACION PROCESAL - - - - -	25
A) SUJETOS DE LA RELACION PROCESAL - - - - -	25
B) LAS PARTES - - - - -	25
C) LOS TERCEROS - - - - -	26
2.- LA ACCION PENAL - - - - -	27
3.- LA AVERIGACION PREVIA - - - - -	28

A) PRECEPTOS QUE LA RIGEN - - - - -	30
B) ASPECTOS QUE COMPRENDE EL ESTUDIO DE LA AVERIGUACION PREVIA - - - - -	31
C) LA DENUNCIA - - - - -	31
D) NATURALEZA JURIDICA - - - - -	32
E) LA QUERRELLA - - - - -	35
4.- ASPECTOS JURIDICOS DE LOS HECHOS DE TRANSITO - - - - -	37
A) DAÑO EN PROPIEDAD AJENA CON MOTIVO DEL TRANSITO DE VEHICULOS - - - - -	37
B) ATAQUES A LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION - - - - -	39
C) ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION - - - - -	40
D) DELITO DE LESIONES POR TRANSITO DE VEHICULOS - - - - -	43
E) DELITO DE HOMICIDIO CON MOTIVO DE TRANSITO DE VEHICULOS.	46

CAPITULO III

ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS DELITOS DE TRANSITO Y LA REPARACION DEL DAÑO EN EL AMBITO MUNDIAL

1.- AUSTRIA - - - - -	49
2.- GRAN BRETAÑA - - - - -	54
3.- SUECIA - - - - -	62
4.- SUIZA - - - - -	69
5.- REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA - - - - -	71

CAPITULO IV

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

1.- EL SEGURO VOLUNTARIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL - - - - -	79
A) DAÑOS MATERIALES - - - - -	79
B) ROBO TOTAL - - - - -	80
C) RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS - - - - -	80
D) GASTOS MEDICOS A OCUPANTES - - - - -	81
2.- PROLIBER - - - - -	91
A) FUNDAMENTACION LEGAL DE PROLIBER - - - - -	92
B) CONCEPTOS QUE CUBRE PROLIBER - - - - -	92
C) MONTO DE LA GARANTIA - - - - -	93

D) EXCLUSIONES DE PROLIBER - - - - -	94
E) OBJETIVOS DE PROLIBER - - - - -	94
3.- EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL - - - - -	95
4.- PROYECTO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES - - - - -	97
A) PROYECTO - - - - -	103

CONCLUSIONES

INTRODUCCION

Hemos seleccionado este ilícito por su carácter reiterado, por los daños materiales y humanos que produce a la nación, por presentarse en todo el territorio del país y por los agudos problemas jurídicos y penales que su prevención y sanción afronta.

Basta leer las páginas que la prensa diaria y la especializada dedica a la información sobre volcaduras, choques, atropellados y lesionados, y sobre la consecuente cadena de muertes y daños en propiedad ajena y a la nación, para advertir la magnitud de este problema que repercute negativamente en la vida económica y social de nuestro país.

La deformación en la tenencia y uso de los vehículos motorizados es resultado de la ausencia de políticas que tomen en cuenta a los intereses nacionales, en vez de las ganancias. Al priorizar esta cuestión se daría un gran paso en el camino de uniformar nacionalmente las normas de tránsito, proteger a los usuarios de los transportes y las vías públicas, mejorar la circulación de vehículos, delimitar las atribuciones y los deberes de las autoridades de tránsito o de caminos, y transformar a este servicio en agente promotor del ingreso.

Racionar la circulación de vehículos, que lleve inherente la obligatoriedad de contar con un seguro de responsabilidad civil para todo automovilista, es modernizar al país de acuerdo con las líneas generales del proyecto de desarrollo y de acuerdo con los razgos que definen nuestra identidad nacional.

La uniformidad en las normas de tránsito y una educación vial que permita a los usuarios de una entidad, el uso racional de los servicios con una amplia difusión, generaría uniformidad en las conductas delictuosas con motivo del tránsito de vehículos.

Actualmente , la persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la policía judicial, la cual está bajo la autoridad y mando de aquel y la imposición de las penas es propia y exclusiva de la autoridad judicial (artículo 21 Constitucional).

Luego entonces queda a cargo del Ministerio Público del fuero común la persecución de los delitos y la imposición de las penas a la autoridad judicial, la persecución de todos aquellos delitos de orden federal está a cargo del Ministerio Público Federal y por tanto, la imposición de las penas por esos mismos delitos está a cargo de los tribunales de la Federación, esto último por imperativo del artículo 102 Constitucional.

El día 6 de mayo de 1964, se estableció la Agencia Central de Tránsito, en la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal y Territorios Federales, oficina encargada exclusivamente de investigar los delitos con motivo del tránsito de vehículos cometidos en el Distrito Federal. Anteriormente, en el mes de abril de 1955, fue creada una oficina similar llamada "Agencia Central Dos", la que tenía las mismas atribuciones que esta de reciente creación y de efímera duración ya que con fecha 16 de diciembre de 1964, se dio por terminado su funcionamiento y por lo tanto se ha adoptado nuevamente el sistema anterior, consistente en que, los Agentes Investigadores del Ministerio Público adscritos en las Delegaciones que existen en la ciudad, quienes por razón de su jurisdicción conocen en forma inmediata de los hechos que constituyen o pueden constituir delito y que a su vez cuando el caso lo requiere se ven auxiliados por los Agentes del Ministerio Público adscritos a los Hospitales de Traumatología (en 1965, solo Cruz Roja, Rubén Leñero, Hospital Balbuena, San Juan de Aragón), los que levantan actas relacionadas, que son enviadas a las Agencias del Ministerio Público que las solicitan.

Cuando por el tránsito de vehículos se viola alguna disposición de orden federal, los agentes del Ministerio Público

del fuero común, se constituyen en auxiliares del Ministerio Público Federal y lleva a cabo las primeras diligencias, mediante el inicio de actas o averiguaciones previas que remiten por incompetencia, por razón de materia a la autoridad federal para que se avoque a su prosecución y perfeccionamiento y en su caso, ejercitar la acción penal ante los tribunales de la Federación.

Este estudio se referirá a los delitos de tránsito de vehículos y no a las violaciones del Reglamento de Tránsito que implican sanciones exclusivamente administrativas, de las que conocen, no el Ministerio Público, sino los jueces calificadoros cuya función se concreta en aplicar sanciones de este tipo como son: imposición de multas o arrestos, derivados de infracciones entre otras, de las cometidas al referido Reglamento. Por imperativo del artículo 21 Constitucional, la sanción que pueden aplicar los jueces calificadoros consiste en: multa o arresto hasta por 36 horas, pero si el infractor no pagare la multa que se le hubiere impuesto se permutará por el arresto correspondiente que no excederá en ningún caso, de 15 días y si fuere jornalero u obrero no podrá ser castigado con multa mayor del importe de su jornal o sueldo de una semana.

El seguro obligatorio de responsabilidad civil del auto movilista, se encuentra implantado en numerosas naciones, por lo que diversas razones de orden social y económico reclaman su adopción en nuestro país, toda vez que a pesar de no contar con estadísticas precisas y sistematizadas en materia de tránsito de vehículos, que puedan ilustrarnos ampliamente, podemos señalar que existen una gran mayoría de automóviles que no cuentan con seguro de responsabilidad civil.

Debemos destacar que el incremento del automovilismo ha multiplicado en forma alarmante los riesgos de la vida moderna, creando un problema difícil de solucionar, no solo en la vida industrial y económica, sino también en la vida social, pues los accidentes de tránsito lesionan a centenares de ciudadanos socialmente útiles y debilitan la economía del país, con la correspondiente pérdida de su productividad y destrucción de sus

propiedades.

Es preciso que la ley establezca un mecanismo capaz de asegurar eficazmente la indemnización pues la simple condena del autor del hecho no es suficiente. Esto se soluciona con el seguro obligatorio de responsabilidad civil para todo automovilista, ya que el voluntario no cumple cabalmente con estos fines.

Existe una razón de carácter social que justifica su implantación, ya que al producirse el siniestro, la víctima acude o es trasladada a los servicios hospitalarios para ser atendidos de sus lesiones que muchas veces son de gravedad y requieren de un largo tratamiento. Es sabido que estos hospitales o instituciones de asistencia cuestan al Estado muchos millones y no hay razón para que una gran parte de éstos se ocupen en asistir a los lesionados por automovilistas, puesto que, de existir un seguro obligatorio, todos los gastos de curación dejarían de incidir sobre el Estado y correrían a cargo de las compañías aseguradoras, y en definitiva, de la masa de automovilistas, ya que la reparación recaería directamente sobre los propios generadores o responsables del hecho.

En infinidad de casos las víctimas de accidentes quedan incapacitados parcial o totalmente para el trabajo o actividad diaria, y si no logra obtener reparación de quien lo causó, lo mas probable será que el Estado deberá asistirlo a través de sus instituciones de beneficencia.

CAPITULO I.

ANTECEDENTES HISTORICOS.

CAPITULO I.

ANTECEDENTES HISTORICOS

1. EVOLUCION HISTORICA DEL AUTOMOVIL

El transporte se considera como un aspecto fundamental del comercio. Por su naturaleza es un contrato bilateral y consensual. Según su objeto puede ser de personas o de cosas. Por el medio en que se desarrolla se distingue en terrestre, marítimo, fluvial y aéreo, todos ellos sujetos a reglamentaciones administrativas. El transporte ha ejercido una influencia decisiva en el desarrollo de la economía de los pueblos. Los pueblos de oriente se valían de caravanas terrestres para desarrollar su comercio, los fenicios y los griegos emplearon el transporte marítimo, para acercarse a países entonces lejanos, como Inglaterra y circunnavegar el Africa, aunque sin alejarse de las costas.

Por las grandes carreteras romanas circulaban "trenes" de vehículos o transportes rápidos. El comercio marítimo de Europa desapareció al adueñarse del mediterraneo los árabes, resucitó con las cruzadas, aunque fue obstruido después por los turcos y su piratería. Paralelamente se desarrolló en el norte de Europa la navegación por las rutas de la liga euroasiática. El descubrimiento de América abrió nuevas rutas al comercio europeo. Pero así como el transporte marítimo se desarrollaba a medida que se abrían nuevas fuentes de comercio, el terrestre continuó siendo hasta el siglo XVIII, a base de tracción animal.

La renovación no tuvo lugar hasta la aplicación del vapor, por lo cual, a partir del siglo XVIII, los medios de transporte evolucionaron hacia una mejoría considerable, hasta el punto que muchos economistas coinciden en afirmar que la llamada Revolución Industrial halló uno de sus principales estímulos en los medios de transporte nacidos en esa época.

En el siglo XX se desarrolla en el transporte terrestre una competencia extraordinaria entre el ferrocarril y el transporte por carretera. El automóvil es uno de los más importantes logros de la tecnología en el siglo pasado. Su aparición, por un lado, cambió en cierta forma la manera de vivir de los ciudadanos, fundamentalmente en las zonas urbanas, en las que aparece el conductor de vehículos motorizados como un nuevo tipo humano, "donde se funden la sensación de aumento de poder y la descarga de agresividad".

Por otro lado, su conducción imprudente puede ser causa de la comisión de "delitos por equivocación", título bajo el cual los psiconanalistas designan a los denominados por los juristas como "delitos culposos". "Las conductas de este tipo afirma Jiménez de Azúa, se producen cuando el yo está con la atención fija en una cosa distinta de la ocupación real que el sujeto emprende, en cuyo caso cualquier tendencia criminal inconciente llega a desbordarle. El yo - continúa el maestro - rechaza por completo el acto ejecutado en estas circunstancias en que han triunfado, por inadvertencia del conciente, las tendencias ocultas del ello". (1)

Es verdad que la tecnología ha hecho que vivamos con más bienestar en este mundo, a la intervención del hombre para transformar los objetos y satisfacer sus necesidades. Todo irá bien mientras la técnica esté al servicio del hombre, pues cuando este se convierte en su esclavo se corren graves peligros.

Antonio Beristain, recientemente escribió: "Parece lógico que los penalistas dediquemos actualmente toda nuestra atención al campo de los delitos de tráfico, que sin duda constituyen en nuestros días uno de los mayores peligros y amenazas -

1. Jiménez de Azúa, Luis. El Criminalista, 2a Serie, Tomo VI, Editor Victor P de Zavalia, Buenos Aires, Argentina, 1964.

contra el orden y aún la existencia de la vida social. Con razón se han comparado los accidentes de tráfico a las pestes medievales que diezmaban irremediabilmente ciudades y naciones. La prensa diaria nos informa cotidianamente de la ininterrumpida serie de catástrofes que ensangrientan nuestras carreteras. (2)

Acorde con las expresiones anteriores es el pensamiento de Wolf Midendorff, que con relación a los accidentes de circulación señala: "En la actualidad, más del 50% de todos los delitos que se ven ante los tribunales alemanes son ya delitos de tráfico. La investigación criminológica no ha tomado en cuenta hasta la fecha esa descollante importancia de los delitos de tráfico, y ha abandonado casi completamente en manos de otras disciplinas el sacar las urgentes y necesarias consecuencias, partiendo de estudios teóricos y de la recogida de experiencias prácticas, con el fin de luchar con mayor eficacia contra "La muerte en la carretera", de la que nos lamentamos con frecuencia pero contra la cual nos defendemos muy imperfectamente. (3)

Interesante y oportuna es también la opinión del Dr. Luis Rodríguez Manzanera, distinguido criminólogo mexicano: "En la mayoría de los países con abundante tráfico de vehículos, el 50% de los procesos penales se refieren a accidentes de circulación. Lo anterior implica que deben hacerse cambios importantes en la legislación y demás medios preventivos y represivos de la criminalidad" (4)

Por su lado, Gunther Kaiser escribe: Los delitos de tráfico representan en la actualidad escasamente la mitad de toda la criminalidad registrada". "Ciertamente - continúa Gunther Kaiser - se cuenta por año mayor número de accidentes en el do-

2 Baristain, Antonio, Delincuencia de Tráfico y Delincuencia Juvenil, Revista General de Legislación y Jurisprudencia, Madrid, enero 1965.

3 Midendorff, Wolf, Sociología del Delito, Revista de Occidente, Madrid, 1961.

4 Rodríguez Manzanera, Luis, Criminología, Editorial Porrúa, México, 1984, p 500.

micilio particular y en la empresa que en la calle. Pero en los accidentes de circulación el índice de muertes es máximo y cualquier persona es víctima en potencia".⁽⁵⁾

Indiscutiblemente, los datos apuntados hacen de los accidentes de tránsito un serio problema de salud pública. A este respecto, la Organización Mundial de la Salud, en su informe rendido en 1970, expresó que "la epidemia de accidentes de tránsito alcanza caracteres de catástrofe y seguirá creciendo ya que los intentos para contenerla han resultado un fracaso".

2. LOS DELITOS IMPRUDENCIALES DERIVADOS DEL TRANSITO DE VEHICULOS

La diaria recurrencia de este ilícito afecta la conciencia de la población y produce diferentes formas de enajenación. La indiferencia ante la muerte y la irresponsabilidad frente al deterioro de la calidad de la vida son manifestación más directa y generalizada. La tecnología moderna que tiene la industria automotriz como una de sus más prósperas expresiones, no solo engendra formas administrativas propias, sino que introduce modificaciones o deformaciones en la estructura urbana de las ciudades y formas mentales, conductas y actitudes que reclaman la atención del derecho y de otras ciencias.

El incremento de los problemas que derivan del tránsito de vehículos ha alcanzado una magnitud tal que reclama acciones concertadas del Estado que impidan sus efectos y limiten los daños económicos, sociales y psicológicos.

Las muertes que se producen en accidentes de tránsito constituyen la cuarta causa de defunción en México. No

5 Kaiser, Gunther, *Delincuencia de Tráfico y Prevención General, Investigación sobre Criminología y el Derecho Penal del Tráfico*, Traducción de José María Rodríguez Davesa, Calpe S.A. Madrid España, 1979.

contándose con estadísticas que a escala nacional, cuantifique la magnitud de los daños materiales que este ilícito ocasiona al Estado y a los particulares. Tampoco se ha determinado su impacto sobre la productividad. Según el programa Nacional de Accidentes en México mueren anualmente 16,000 personas en accidentes viales, cada media hora, si consideramos que estos datos solo toman en cuenta a los muertos encontrados en el lugar de los hechos, se comprenderá que la estadística minimiza la realidad, ya que carecemos de políticas, instrumentos y mecanismos de seguimiento, y para algunos especialistas la cantidad de muertos registrada se duplicaría si tan solo existiera un seguimiento de 30 días. Conviene recordar que en los Estados Unidos de Norteamérica este control se extiende a lo largo de un año.

De acuerdo con datos proporcionados por la Secretaría de Asentamientos y Obras Públicas, los accidentes de tránsito producen cinco millones de heridos al año. Entre el veinte y el cuarenta por ciento son peatones. El noventa y cinco por ciento de los accidentes son por causa de fallas humanas y el porcentaje restante se debe a la naturaleza de las vías de comunicación, al mal estado de los vehículos.⁶⁾

Mientras en Estados Unidos mueren cincuenta y dos mil personas en accidentes de tránsito, en México fallecen dieciséis mil. La relación es de tres a uno, sólo que en Estados Unidos hay ciento cuarenta millones de vehículos y en México, aproximadamente cuatro y medio, en el Distrito Federal.

De acuerdo a los datos de la Dirección de Servicios Periciales de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, los delitos imprudenciales provocados por el tránsito de vehículos en el Distrito Federal, en el año de 1987 el panorama siguiente es: 14 375 choques; 1703 atropellados; 175 volcaduras; 45 caídas de vehículos; 1764 muertos; daños materiales con valor aproximado de 14 000 millones de pesos. En

6 Primer Simposio Nacional sobre accidentes celebrado en México, del 21 al 24 de junio 1972, Secretaría de Salubridad y Asistencia, Consejo Nacional de Prevención de Accidentes, tomo II, p.192.

2. 345 casos los conductores se encontraban en estado de ebriedad.(7)

En resumen, las estadísticas nacionales reflejan un elevado número de accidentes, una insuficiente red de comunicaciones y un elevadísimo costo social, consecuencia de los delitos imprudenciales por tránsito de vehículos.

3. LA CONDUCCION DE VEHICULOS Y SU REGLAMENTACION LEGAL EN MEXICO.

Las leyes y reglamentos que rigen la circulación de vehículos en carreteras federales, en las entidades federativas y en el Distrito Federal presentan como denominador común su atraso frente al desarrollo económico y social del país, su desconocimiento por parte de los conductores y público en general y su ineficacia para generar los mecanismos prácticos que hagan realidad su aplicación. Esta reglamentación tiene un eminente carácter administrativo. No toma en cuenta las características de la producción de vehículos en México, ni la naturaleza y desarrollo de nuestras vías de comunicación y, mucho menos, al transporte como un servicio y a los usuarios como parte esencial de la fuerza productiva del país. Son leyes y reglamentos que carecen de articulación con la vida social. La transportación humana es una necesidad y una prioridad contemporánea. En la actualidad, el desplazamiento de personas es de un doble tipo: colectivo e individual. Existiendo una marcada desproporción del transporte colectivo, que mueve a la fuerza de trabajo y que de una u otra manera está ligado a la productividad.

La reorientación de las leyes y reglamentos de acuerdo con este hecho reclama la formulación de un plan nacional de transporte que corresponsabilice a las grandes transnacionales -

7 Flores Cervantes, Ouberto, Los Accidentes de Tránsito, Editorial Porrúa, México, 1989, p.21.

de la industria automotriz y a las empresas públicas y privadas, en la solución de un problema que tiene evidente carácter social.

El uniformar las normas de tránsito tiene como resultado obligado: uniformar las conductas delictuosas con motivo del tránsito de vehículos. La legislación actual, que considera como delitos el ataque a las vías de comunicación, los daños en propiedad ajena, el homicidio imprudencial, las lesiones y otros, es limitada y adolece de fallas y contradicciones. No obstante la reforma penal de 1971,⁽⁸⁾ que significó un avance en el tratamiento del infractor imprudencial, nuestra legislación no considera que por ejemplo, el conducir ebrio sea un delito. Así mismo, el exceso de velocidad, agente generador de miles de accidentes y muertes, carece de mecanismos prácticos que lo limiten. Por lo que la reglamentación legal sobre la conducción de vehículos de todo tipo reclama políticas centrales que permitan fijar con precisión el marco social de referencia de los delitos, las sanciones y las penas.

4. EL TRANSITO DE VEHICULOS Y LA EDUCACION VIAL.

Educación es prevención. Lo difícil es formar al hombre, dar un carácter integral a su personalidad, transformarlo en miembro responsable de una comunidad. La educación escolar y la educación extra-escolar son un binomio que refleja la vida en las aulas y la vida en la comunidad, son partes conjugadas de un proceso. La técnica moderna y la eficacia de la actual comunicación de masas tiende a transformar la educación extraescolar en un medio incisivo y de una alta penetración social. Cada vez mas el hombre es producto de la radio, la prensa, la televisión, el cine y otros procedimientos novísimos de la comunicación. En México es muy débil la acción tanto de la enseñanza escolarizada

8 García Ramírez, Sergio. La Reforma Penal de 1971. Ediciones Ectas, México 1971.

como de la no escolarizada, sobre los usuarios de los transportes y de las vías públicas. Estos vitales instrumentos de prevención del delito marchan sin rumbo porque, como hemos visto, el desarrollo de la transportación y su reglamentación legal van también a la deriva.

El efecto negativo de las grandes transnacionales de la cultura sobre los conductores de vehículos es alarmante. La violencia transmitida por la comunicación moderna sí afecta y negativamente al hombre y es, sin lugar a dudas, causa de conductas antisociales.⁽⁹⁾ Ni la televisión, ni la radio, ni la prensa, ni el cine, dedican tiempos y espacios obligados y sistemáticos que permitan elevar la responsabilidad de conductores y peatones.

Los escasos mensajes transmitidos por la radio o televisión carecen de coherencia y se convierten en vanalidades comerciales. La educación vial no significa difundir el reglamento de tránsito ni explicar los señalamientos que siendo códigos visuales hablan por sí mismos. Educación vial significa preparar a los usuarios de una ciudad para que vivan en ella y hagan un uso racional de los servicios, es decir, educación vial significa promover una difusión del conocimiento que debe ir del derecho al urbanismo, de los primeros auxilios a la mecánica. No existen cursos de actualización obligada para los conductores, las grandes empresas productoras de automóviles se desatienden del destino de los vehículos una vez que son vendidos, no comparten ni con la sociedad ni con el Estado la responsabilidad social que se desprende del artículo que fabrican, la publicidad que utilizan es enajenante y estimula el consumismo. Si el 20 por ciento de los recursos que se destinan a la publicidad de la industria automotriz, fuera canalizada a campañas de educación extra escolar para conductores y peatones, descendería la inci-

9 Carroga, Gabriel. Erotismo, Violencia y Política en el Cine. Cuernavaca de Joaquín Martínez. México 1981.

dencia de delitos imprudenciales por tránsito de vehículos.

El problema de la educación de conductores y peatones debe ser reglamentado dentro de una política de carácter nacional y como parte de un plan integral de transporte que, a la vez que proteja la vida de las personas y racionalice el uso de las vías de comunicación, propicie una más elevada productividad.

5. TRANSITO DE VEHICULOS Y ADMINISTRACION DE JUSTICIA.

Los accidentes que derivan del tránsito de vehículos no pueden ser vistos por las autoridades y por la propia sociedad como un simple caso en el que interviene uno o varios infractores y ofendidos, un policía de tránsito, un Agente del Ministerio Público y, ocasionalmente un Juez Penal.

El Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en materia de fuero federal, establece dos grados de culpabilidad, a saber: dolo e imprudencia. Con otras palabras, infractor intencional y culposo. Aquí nos interesa particularmente el segundo, que nuestra legislación interpreta como fruto de la negligencia, la imprevisión, la impericia y la falta de reflexión o de cuidado. De cualquier manera los daños son iguales a los que se producen en un delito intencional.

Las sanciones para estos delitos están contenidas en el artículo 24 del Código Penal mencionado. Se trata de más de 17 penas y medidas de seguridad, que en la práctica se reducen a dos: prisión y multa. Son las más fáciles de aplicar, por el alto costo y los perjuicios y secuelas que acarrea. Y sin embargo, las penas y medidas de seguridad incluidas en el artículo 24 debieran ser ampliadas y aplicadas en base a la individualización de cada caso.

El derecho, las normas legales, las leyes y reglamentos, deben ser modernizados de acuerdo con las exigencias de la Criminología actual que cada vez más se orienta hacia una justicia penal, judicial y administrativa, en la que predominan las soluciones específicas, las que toman en cuenta una gran cantidad de variables. Tan dañino como reducir la sanción a dos penas, es auspiciar la proliferación innecesaria de códigos penales y procesales, leyes especiales y reglamentos de tránsito locales y federales, que levantan complicaciones artificiales en la administración de justicia y que dificultan a los usuarios el conocimiento de las normas. (10)

El mayor obstáculo que se levanta ante la administración de justicia penal en los delitos imprudenciales derivados del tránsito de vehículos, puede ser la reparación del daño.⁽¹¹⁾ - Este obstáculo entorpece la administración de justicia, degrada a los profesionales del derecho, auspicia la corrupción y perjudica al particular.

El artículo 31 del Código Penal da a los jueces penales la guía para hacer efectiva la reparación del daño. Señala que el Ejecutivo de la Unión reglamentará, sin perjuicio de la resolución que se dicte por la autoridad judicial, la forma en que, administrativamente, deba garantizar la reparación mediante seguro especial. Aunque este precepto entró en vigor desde 1931, el Ejecutivo de la Unión no ha reglamentado todavía el seguro que garantice la reparación del daño. En muchos países del mundo, particularmente en Europa, ese seguro ya tiene carácter universal. Conviene recordar que dentro del catálogo de penas y medidas de seguridad señalados por el artículo 24 del Código -

10 Alcalá-Zamora y Castillo, Niceto, Derecho Procesal Mexicano, Editorial Porrúa, México 1976, p.5 a 49.

11 Olea y Leyva, Toboillo y Ortiz Tirado, José M. El Resarcimiento del Daño a las Víctimas del delito. Estudios Jurídicos, Editorial Jus, México 1978.

Penal se encuentra la reparación del daño. El 29 de agosto de 1934 se publicó en el Diario Oficial el Reglamento del artículo 31 del Código Penal del Distrito Federal, en el que se ordenaba, entre otras cosas, que ningún vehículo podía circular en zona del Distrito Federal, si carecía de una póliza de seguro que garantizara la reparación de los daños causados a personas por imprudencia de los conductores. Pero extrañamente el 27 de octubre del mismo año se publicó un decreto que aplazó la vigencia de ese reglamento, ya que algunas personas y ciertas organizaciones, incluyendo la propia comisión jurídica del ejecutivo, objetaron la medida, argumentando que pretendía un carácter anticonstitucional.⁽¹²⁾

La legitimidad de esta disposición está contemplada en el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal vigente. En su artículo 7 dice que los propietarios de vehículos deberán presentar, entre otros documentos, una póliza de seguro sobre vehículos que cubra al menos la responsabilidad civil por accidentes en que participe el vehículo durante la vigencia del registro.

12 Legislación Penal Mexicana, Séptima Edición, 1972. Edición Anírade. pp. 431 y 5.

6. EL MINISTERIO PUBLICO EN MEXICO.

En un sentido universal los mas remotos antecedentes del Ministerio Público tal vez puedan encontrarse en el Derecho Griego, a través de quiones al frente de pequeños grupos humanos, se encargaban de denunciar los delitos públicos ante el Senado o bien la Asamblea del Pueblo, exigiendo la designación de un representante específico de la comunidad, quien surgía de la misma y que debería llevar la voz acusatoria hasta en tanto se dictara la sentencia.

También en Roma, en los principios de su eterna grandeza y en el acontecer de los delitos, la acusación podía hacerla cualquier individuo en plenitud de derechos ciudadanos, lo que significaba que no era privativa de nadie la representación del pueblo o sociedad ofendida con la comisión de un hecho delictivo; solo con el correr del tiempo la acción persecutoria de los delitos dejó de ser eminentemente popular para encuadrarse en un marco solemne y legal, al designarse Magistrados, Procónsules y Procuradores, los que realizaban sus actividades a la par de ser recaudadores y administradores de los bienes del Estado.

Ya en las postrimerías de la Edad Media y hasta el siglo XV, aquellos que descubren y denuncian hechos de carácter criminal son considerados como Ministerios de Justicia o Fiscales, los que tienen el encargo de acusar y hacer notar los delitos o excesos, según los vastos testimonios que fuesen aportados.

En Francia, donde la Asamblea del Pueblo crea la incipiente Institución del Ministerio Público, cuando se constituyeron las viejas formas monárquicas, se encomendaron las funciones del Procurador y del Abogado del Rey, a Comisarios que acusaban y ejercitaban la acción penal, en tono tan brutal que muchos inocentes caían a manos de injustos representantes del pueblo y del Rey, rompiendo el equilibrio y la finalidad de la

Institución.

Pero antes de la hoguera revolucionaria francesa, en el siglo XVI, en la Nueva España, poco después de nuestra conquista, se había enunciado la figura del Ministerio Público, a través de la Promotoría Fiscal que regía en todo el virreinato y cuya raíz la encontramos en el Derecho Canónico, ya que la Ordenanza Española de 9 de mayo de 1587, establecería la Promotoría Fiscal y con sus funcionarios los que tenían a su cargo la vigilancia de las actividades judiciales y ejercían su función en los tribunales del orden criminal, a nombre del pueblo y a nombre del Rey.

Eran los abogados nombrados por el Rey, los señalados para promover y defender en los tribunales los intereses del Fisco y las causas pertenecientes a la venganza pública que: "es la satisfacción de los delitos que se debe exigir por la sola razón de justicia, para ejemplo del público". Así pues, "los fiscales como defensores que son de la causa pública y encargados de promover la persecución y castigo de los delitos que perjudican a la sociedad, deben apurar todos los esfuerzos de su celo para cumplir bien con tan importantes obligaciones". Además, "los fiscales deben seguir hasta el fin, con esmero y diligencia, los pleitos y causas de sus atribuciones y abstenerse de ayudar a los reos y acusados en causas criminales, como igualmente en las causas civiles contra el Rey o contra el Fisco, bajo las penas de pérdida del oficio y de la mitad de sus bienes; y no pueden ejercer la abogacía ni dar su patrimonio en causa alguna, ni aún ante otros tribunales, so pena de perder el oficio", así lo estatuyó la Novísima Recopilación en sus leyes 2 y 3, Título 17, libro 5.

Es hasta el 15 de septiembre de 1880 en que nace a la vida plenamente jurídica el Código de Procedimientos Penales, cuando y donde se fija las atribuciones del Ministerio Público, para decir que: "representa una magistratura instituida para pedir y auxiliar la pronta administración de justicia, en nombre de la sociedad y para defender ante los Tribunales los intereses

de ésta".

Con fecha 6 de noviembre de 1896, propuso el Ejecutivo al Congreso de la Unión un proyecto de Reformas Constitucionales, a fin de que se estructurara en forma más eficiente el Ministerio Público en el ámbito federal, señalando la órbita de atribuciones en cada uno de sus miembros, requisitos, deberes y responsabilidades sustentadas en una sólida base Constitucional.

Es la primera Ley Orgánica del Ministerio Público del Distrito Federal, llena de defectos y confusiones, sin que ello deje de representar un avance; ya para el 26 de diciembre de 1908, se expide la Ley Orgánica del Ministerio Público Federal, fijándose con mayor claridad sus atribuciones y límites, sujetándola a la dependencia del Poder Ejecutivo.

La Revolución Mexicana, de 1910, trajo en todos los órdenes cambios de mentalidad, que se verían reflejados más tarde en las estructuras sociales y jurídicas, y en estas últimas se encuentra con prestancia propia la referida al Ministerio Público, en la que mediante circulares, reglas y órdenes del momento se precisan de manera fundamental, la función social que le correspondía.

Es necesario señalar que en la Constitución de 1857 y en el artículo 91, se preceptuaba que la Suprema Corte de Justicia de la Nación comprendía, por su propia composición, a un Fiscal y a un Procurador General; lo que tenía relación directa con el numeral 105 del mismo ordenamiento que establecía un Alto Tribunal que se erigiría en Jurado de Sentencia y antes de pronunciar ésta y de imponer la pena por delitos oficiales, debía oír al Fiscal y al acusador si lo hubiere.

Leyes posteriores, introdujeron normas con un sentido de carácter práctico, que si bien no fueron lo suficientemente

precisas, permitían su comprensión, las cuales quedaron otorgadas al Fiscal y al Procurador General.

Es el Constituyente de 1917, que interpretando el mensaje enunciado por el entonces presidente Venustiano Carranza, señala en su Exposición de Motivos, "Pero la Reforma no se detiene allí, sino que propone una innovación que de seguro revolucionará completamente el sistema procesal que durante tanto tiempo ha regido en el país, no obstante todas sus imperfecciones y deficiencias".

"Las leyes vigentes, tanto en el orden federal, como en el común han adoptado la Institución del Ministerio Público, pero tal adopción ha sido nominal, porque la función asignada a los representantes de aquel, tiene carácter de meramente decorativo para la recta y pronta administración de justicia".

"Los jueces Mexicanos han sido, durante el periodo corrido desde la consumación de la Independencia hasta hoy, iguales a los jueces de la época colonial; ellos son los encargados de averiguar los delitos y buscar pruebas, a cuyo efecto siempre se han considerado autorizados a emprender asaltos contra los reos, para obligarlos a confesar, lo que sin duda alguna desnaturaliza las funciones de la judicatura".

"La sociedad entera recuerda horrorizada los atentados cometidos por jueces, que ansiosos de renombre veían con positiva fruición que llegase a sus manos un proceso que les permitiera desplegar un sistema completo de opresión, en muchos casos contra personas inocentes y en otras contra la tranquilidad y el honor de las familias, no respetando, en sus inquisiciones, ni las barreras mismas que terminantemente establecía la ley".

"La misma organización del Ministerio Público, a la vez que evitará ese sistema procesal tan vicioso, restituyendo a los jueces toda la dignidad y toda la responsabilidad de la magistratura, dará al Ministerio Público toda la importancia que

le corresponde, dejando exclusivamente a su cargo la persecución, ya que no se hará por procedimientos atentatorios y reprobables la aprehensión de los delincuentes".

"Por otra parte, el Ministerio Público, con la Policía Judicial represiva a su disposición, quitará a los Presidentes Municipales y a la Policía Común la posibilidad que hasta hoy han tenido de aprehender a cuantas personas juzgan sospechosas; sin más mérito que su criterio personal".

"Con la Institución del Ministerio Público, tal como se propone, la libertad quedará asegurada; porque según el artículo 16, nadie podrá ser detenido sino por orden de la Autoridad Judicial, ya que no podrá ser detenido sino en los términos y con los requisitos que el mismo artículo exige".

El Primer Jefe del Ejército Constitucionalista, propuso como redacción al artículo 21, lo siguiente: "La imposición de la pena es propia y exclusiva de la Autoridad Administrativa, el castigo de las infracciones a los Reglamentos de Policía y la persecución de los delitos, por medio del Ministerio Público y de la Policía Judicial, que estará a disposición de ésta"; después de acalorados debates al final la redacción quedó de la siguiente manera: . . ."la persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la Policía Judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquél".

Reforma trascendental que permitió claramente distinguir las funciones del Organó Investigador, y las del Organó Jurisdiccional.

Ahora bien, cuando se estudia el Ministerio Público, surge necesariamente el problema de determinar si constituye parte en el proceso o si no lo es, diremos que por cuanto hace a nuestro Derecho Positivo, tal problema desaparece al momento mismo que la Jurisprudencia ha señalado que: "tiene el doble carácter de parte ante el Juez de la partida y el de autoridad en

relación con la víctima del delito, en virtud del primero, es el grado de aportar pruebas con el objeto de que la investigación se perfeccione, y solicitar la práctica de las diligencias tendientes a dejar comprobados los requisitos del artículo 16 Constitucional; en cuanto al segundo carácter, que se relaciona con la víctima del delito es el de autoridad, en la medida que tiene potestad legítima que ha recibido de la Constitución, y que no es otra cosa que la de ejercer la acción penal".

A.- PRINCIPIOS QUE RIGEN AL MINISTERIO PUBLICO.

La doctrina después de hacer un estudio generalizado y pormenorizado ha concluido en señalar cinco, a saber: el principio de jerarquía, el de indivisibilidad, de independencia, el de irrecusabilidad y el de irresponsabilidad.

Por cuanto hace al primero, debemos entender que el mando se encuentra acumulado en el Procurador, y que los Agentes auxiliares tienen facultades derivadas del primero, de tal forma que solo así se podría llevar a buen término las funciones que se le han otorgado.

El principio de indivisibilidad consiste en que los funcionarios no actúan por cuenta propia, sino en forma exclusiva para el órgano investigador, de donde se desprende que si el funcionario es substituido por otro, las diligencias practicadas por el anterior tienen validez, ya que no se toma en cuenta la característica personal de quien actúa, sino la investidura y facultades con que lo hace, de tal suerte que las actuaciones tienen validez jurídica.

El de independencia, lo han hecho consistir en poderlo analizar tanto frente al Poder Judicial como ante el Ejecutivo, siendo los partidarios de la independencia los que se inclinan por la inamovilidad y selección de los funcionarios; por lo que se considera que en nuestro medio jurídico, no tiene el órgano Investigador independencia ante el Ejecutivo, sino que es todo

lo contrario, forma parte de éste, ya que las funciones otorgadas al Ministerio Público son estrictamente del Ejecutivo, y éste a fin de poder llevar a cabo tales funciones, creó un Organó que las realizara, depositándolas en la Representación Social y el hecho que por cuanto se refiere al Distrito Federal, como casi en todos los Estados de la Federación, que por cuanto hace a su patrimonio dependa directamente de la partida que el Ejecutivo quiera otorgarle, es prueba evidente de su no independencia ante el Poder Ejecutivo, lo que no sucede por cuanto se enfrente al Poder Judicial en cuyo caso se comparte la opinión de la independencia.

La irrecusabilidad del Ministerio Público se hace manifiesta en el hecho mismo que tal órgano no puede dejar de conocer los hechos que se le someten a su consideración sin que ello signifique que sus agentes no deban de excusarse en los mismos términos que los juzgadores.

Y es irresponsable el Ministerio Público, con motivo de su actividad, ya que no puede atribuírsele la comisión de un delito, por ser una Institución de buena fé, lo que no significa que sus agentes no lo sean, éstos son personal de la Institución, pero no ella.

B.- ATRIBUCIONES DEL MINISTERIO PUBLICO.

Las atribuciones del Ministerio Público tienen su fundamento en el artículo 21 Constitucional y 102 del mismo ordenamiento al preceptuar en el primero de ellos que la persecución de los delitos queda en forma exclusiva, reservada a la Representación Social, y a la Policía Judicial, la cual queda bajo el mando inmediato del primero, facultando en el segundo concepto mencionado al Ministerio Público de la Federación, "la pesecución ante los Tribunales, de todos los delitos del orden federal; y por lo mismo, a él le corresponderá solicitar las órdenes de aprehensión contra los inculpados; buscar y presentar las pruebas que acrediten la responsabilidad de éstos; hacer que

los juicios se sigan con toda regularidad para que la administración de la justicia sea pronta y expedita; pedir la aplicación de las penas, intervenir en todos los negocios que la ley determine..."

Facultándose también al Procurador General de la República para que intervenga en las controversias que se presenten entre los Estados de la Unión, o bien de éstos con la Federación, así como en los casos en que intervengan diplomáticos, o que la Federación figurase como parte, siendo además el consejero jurídico del Gobierno.

C.- ORGANIZACION DEL MINISTERIO PUBLICO FEDERAL.

El máximo jefe de la Institución es el Procurador General de la República, sobre el que descansa el peso de la misma por ser quien detenta el mando unitario, siendo ayudado en las funciones que le han sido atribuidas por dos subprocuradores, quienes además de ayudar al primero en el buen trámite del despacho de los asuntos, revisan los dictámenes correspondientes a los casos del no ejercicio de la acción penal o bien el desistimiento de ésta, misión importante es la revisión de conclusiones no acusatorias.

En orden jerárquico descendente, existen las diversas direcciones, a las cuales le son encomendadas actividades diferentes, a efecto que de la coordinación entre ellas se logre el fin propuesto, destacando por su importancia, la Dirección de Averiguaciones Previas, encargada de la integración de las investigaciones en toda la República, así como el Departamento de Control de Procesos, que se encarga de vigilar la secuela de las causas penales, cuyos agentes realizan actividades que permiten que el proceso se agote y les permita presentar con la debida oportunidad sus conclusiones.

También la Dirección de Servicios Periciales, destaca

con luz propia, en virtud de que las consultas de carácter técnico que requieren los Agentes del Ministerio Público para la correcta integración de las averiguaciones previas, les son aportadas por esta Dirección, que cuenta con los peritos necesarios en cada una de las especialidades, que se encuentran relacionadas en forma íntima con la materia penal. Por su parte, la Dirección Jurídica y Consultiva tiene bajo su responsabilidad el desahogo de las consultas no encomendadas a otras dependencias sirviendo de órgano de consulta al propio Procurador, cuando éste a su vez, con el carácter de asesor debe emitir un dictamen.

D.- UNIDADES DE APOYO DEL MINISTERIO PUBLICO.

El Ministerio Público en su función investigadora requiere apoyos técnicos que mediante actividades especiales, como la función de policía judicial y la pericial, le proporcionen elementos para poder decidir con bases sólidas, el ejercicio o abstención de la acción penal, las mencionadas funciones se realizan a través de las Direcciones Generales de la Policía Judicial y de Servicios Periciales.

a) DIRECCION GENERAL DE POLICIA JUDICIAL.

La Policía Judicial es la corporación de apoyo al Ministerio Público, que por disposición constitucional, auxilia a aquél en la persecución de los delitos y que actúa bajo la autoridad y mando del Ministerio Público.

Su fundamentación legal la encontramos en los artículos 21 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 3ª fracción I y 273 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal; 11 fracción I, 21 y 23 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

En múltiples ocasiones la investigación de los hechos

materia de la averiguación requerirá conocimientos especializados, los cuales no siempre posee el Ministerio Público, por otra parte, las limitaciones propias de la función del Ministerio Público le impiden atender personalmente la investigación policíaca en todos los casos que son de su conocimiento, de ahí que requiera el auxilio de la Policía Judicial como cuerpo especializado en este orden de actividades y como unidad de apoyo del Ministerio Público en la investigación de los hechos.

La intervención que se da a la mencionada policía no debe ser indiscriminada, por el contrario deben tomarse en consideración las diversas circunstancias existentes en cada caso concreto, para determinar si se hace razonablemente necesaria tal intervención, o si por el contrario, no se justifica, en atención a los hechos, el poner éstos en conocimiento de la Policía Judicial, para estar en aptitud de resolver acertadamente la procedencia del llamado a Policía Judicial es necesario considerar el bien jurídicamente protegido que se ha lesionado, la peligrosidad del sujeto activo, la existencia de flagrancia, en fin, ponderar el conjunto de elementos existentes en la averiguación. No existe un criterio en razón de delitos, cuantía y otro dato que precise cuándo se da intervención a la Policía Judicial y cuando no; el criterio del Ministerio Público decidirá la procedencia de tal intervención.

b) DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS PERICIALES.

Los servicios periciales son el conjunto de actividades desarrolladas por especialistas en determinadas artes, ciencias o técnicas, los cuales previo examen de una persona, un hecho, un mecanismo, una cosa o un cadáver, emiten un dictamen traducido en puntos concretos y fundado en razonamientos técnicos.

Su fundamentación legal se encuentra prevista en los

artículos 96, 121 y 162 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal y 11 fracción II, 22 y 23 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, y 17 fracción I del Reglamento Interior de la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal.

Durante el desarrollo de la averiguación previa se presentan diversas situaciones en las cuales se requiere un conocimiento especializado para la correcta apreciación de ellas, razón por la cual se hace necesaria la intervención de los peritos.

El objeto de la peritación puede estar enfocada en:

1) Personas.- Principalmente en investigación de lesiones, violación, etc.

2)- Hechos.- Se presenta el caso con más frecuencia en delitos producidos por tránsito de vehículos.

3) Cosas.- Cuando en relación a los hechos investigados existen objetos relacionados con aquellos y es necesario el peritaje para apreciarlos satisfactoriamente. Se presenta esta situación en hechos producidos con motivo del tránsito de vehículos, la peritación se aplicará a los vehículos (entre otros objetos), en fraudes y falsificaciones el objeto puede ser un documento; en disparo de arma de fuego, lesiones y homicidio producidos por arma de fuego, se practicará en las armas y otros objetos como son las ropas, muebles, etc.

4) Mecanismos.- Si bien todo mecanismo está referido a una cosa, en algunas ocasiones la peritación recae en las cosas, pero no en función de su corporeidad, sino de su aspecto mecánico y en este supuesto el objeto de la peritación será el mecanismo de la cosa. Tal será el caso de los delitos producidos por tránsito de vehículos, en los cuales exista alguna manifestación en sentido de que hubo falla mecánica.

5) Cadáveres.- Estos serán objeto de peritación en la integración de averiguaciones de homicidio, cualquiera que haya sido la causa de la muerte.

6) Efectos.- Los efectos de los hechos puede requerir

para su correcta apreciación del auxilio pericial, pueden ser diversos los casos, tales como los delitos producidos por tránsito de vehículos, lesiones, daño en propiedad ajena en general, etc.

7) Idiomas y mímicas.- Cuando el Ministerio Público tenga necesidad de interrogar a sujetos que no hablan el español o tienen alguna incapacidad física como sordera, mudéz y sordomudéz y no saben leer ni escribir, o bien es necesario traducir un documento en idioma extranjero, el objeto de la peritación recaerá en un idioma o mímica.

A fin de cumplir con la función de auxiliar al Ministerio Público, la Dirección General de Servicios Periciales, cuenta con peritos en las especialidades siguientes:

1) Medicina forense.- Se solicitará el auxilio de estos peritos con la finalidad, generalmente, de que dictaminen mediante la necropsia las causas probables de la muerte en los casos de homicidio ya sea imprudencial o intencional. Asimismo el médico legista dictaminará a cerca del estado psicofísico, lesiones o edad clínica probable del sujeto, y en todos aquellos casos en que sea necesaria su intervención.

2) En materia de tránsito terrestre.- Se solicitarán en todos aquellos hechos producidos con motivo del tránsito de vehículos, donde se produzcan lesiones, daño en propiedad ajena, homicidio y ataques a las vías de comunicación. Aún cuando el perito en la observación que haga del lugar de los hechos va a obtener importante y útil información, es conveniente que el Agente del Ministerio Público asiente en la averiguación el mayor número de datos precisos respecto a condiciones meteorológicas del lugar de los hechos, luminosidad, tipo de pavimento y estado de éste, forma de las esquinas, pendientes o peraltes, accidentes y obstáculos en el terreno, señalización, puntos de referencia, dimensiones y características de los arroyos, localización de huellas o indicios, tipo, modelo y placas del vehículo o vehículos que intervinieron y estado de los neumáticos, datos de los

manejadores y de los lesionados o muertos, si los hubo.

3) Peritos Mecánicos.- Su intervención procede cuando en los hechos que se investigan se deba al mal funcionamiento de máquinas o exista una falla en el funcionamiento de los frenos, o cualquier parte del automovil. Principalmente intervienen estos peritos en hechos producidos por el tránsito de vehículos en los cuales un conductor manifiesta que su vehículo falló mecánicamente; o bien para la identificación de los vehículos que fueron robados y se ponen a disposición del Ministerio Público, o cuando éstos son chocados y abandonados en el lugar de los hechos.

4) Peritos Valuadores.- Se solicitan cuando en relación a una averiguación de delitos patrimoniales se encuentran objetos de los cuales es necesario determinar su valor, siendo necesario que los objetos que van a ser materia de valuación se describan con el mayor detalle posible a fin de posibilitar o facilitar la labor del perito valuador, debiendo precisar marca, dimensiones, color, serie, etc.

5) Peritos arquitectos o ingenieros.- Se les da intervención cuando existen daños a inmuebles.

6) Perito en criminalística de campo.- Cuando los hechos dejan vestigios o huellas de su perpetración, procede la intervención de estos, para el efecto de que recojan tales indicios, ya sea mediante fotos, planos, croquis o cualquier otra forma de levantamiento de evidencias físicas. En los casos de homicidio y robo con violencia deberá solicitarse el auxilio de los técnicos en criminalística de campo auxiliados por peritos fotógrafos.

7) Peritos en balística.- La balística se ocupa del estudio de los procesos que ocurren en el interior de las armas de fuego al ser accionadas para disparar un proyectil, del movimiento de los proyectiles disparados y de los efectos que producen al entrar en contacto con algún cuerpo, por lo que la balística puede ser interior, exterior o de efectos.

8) Peritos intérpretes, grafóscopos, químicos, etc.

CAPITULO II

**LOS DELITOS EN MATERIA DE TRANSITO DE VEHICULOS,
PENALIDAD Y AUTORIDADES COMPETENTES.**

CAPITULO II.

LOS DELITOS EN MATERIA DE TRANSITO DE VEHICULOS, PENALIDAD Y AUTORIDADES COMPETENTES.

1. SUJETOS DE LA RELACION PROCESAL.

En todo proceso se da la intervención de diversas personas, las que reuniendo determinados requisitos obligan a que el Organó Jurisdiccional llegue a resolver el conflicto de intereses, por ello es importante saber qué personas pueden intervenir en el proceso, la amplitud de su intervención en el mismo, y la postura que guardan unas frente a las otras.

A. SUJETOS PROCESALES.

La idea de los sujetos procesales se encuentra estrechamente vinculada con la idea de la relación jurídica, por lo que es válido referirse como las personas entre las que se establece la misma relación.

Debemos considerar que la doctrina ha estimado como sujetos de la relación procesal al Juez, al Ministerio Público y al procesado; sin embargo, porque en nuestro medio el Defensor adquiere una importancia que lo coloca a la par del procesado, se han creado diversas opiniones que lo consideran como un cuarto sujeto procesal, dentro de esa relación, ya que si no existe defensor ya sea designado por el propio procesado o el defensor de oficio, el proceso no puede integrarse por faltar un elemento esencial de éste, o bien porque se está violando en nuestro medio un precepto Constitucional.

B. LAS PARTES.

Doctrinalmente las opiniones sobre las partes adoptan posiciones muy variadas, ya que se considera por ciertos autores que el procedimiento no es seguido por las partes entre

sí; toda vez que la idea de partes nos lleva a considerar a dos sujetos en igualdad de circunstancias y refiriéndonos al Ministerio Público, éste goza de privilegios que las partes no poseen, como puede ser su presupuesto económico y el hecho de que es el Organó al cual se le ha conferido la investigación que servirá de base al proceso, por tanto, tiene ventaja sobre los particulares, negándose por ello que dicha Institución sea de buena fe o imparcial, destacándose el interés que manifiesta en la relación procesal.

Apartándose, por el momento, del análisis de las diversas corrientes doctrinales y concretándonos a un punto práctico y para los fines de este estudio, debemos dejar asentado que las partes son aquellos que concurren con un interés manifiesto y específico en la relación procesal, por lo que únicamente debemos admitir como partes al Ministerio Público y al procesado.

C. LOS TERCEROS.

Por terceros entendemos y consideramos a los que intervienen en algunas de las fases del proceso en calidad de auxiliares de las partes; los que según Florián pueden tener o no interés en la determinación que se adopte, y que necesariamente debe tomar en consideración el juzgador cuando dicte la resolución que pone en término al conflicto de intereses.(13)

En algunos casos los terceros pueden tener un interés secundario en el resultado del proceso y, en otros, carecer de él. El caso concreto lo encontramos en los peritos, que cuando son ofrecidos por el particular, dictaminarán siempre a favor de quien les cubre sus emolumentos, demostrando en esa forma un interés secundario, mientras que los peritos oficiales lo harán siempre apegados a la verdad, de acuerdo a sus conocimientos.

(13) Colín Sánchez, Guillermo, Derecho Mexicano de Procedimientos Penales, Editorial Porrúa, México, 1984, pp. 83.

La situación de los testigos permite apreciarla en la misma forma que la de los peritos, ya que cuando son ofrecidos por una de las partes generalmente declararán favoreciendo a quien los presenta, porque también resulta absurdo pensar que la defensa o el órgano acusador ofrezcan a personas que vayan en contra de los intereses que defiendan.

La capacidad para ser parte, se establece en forma general para todas las personas, y las excepciones son las que nos permiten precisar cuando no pueden serlo, por ejemplo el de los menores de edad.

2. LA ACCION PENAL.

La función persecutoria ha quedado reservada en exclusiva al Ministerio Público, por mandato expreso del artículo 21 Constitucional que indica "La persecución de los delitos incumbe al Ministerio Público y a la Policía Judicial, la cual estará bajo la autoridad y mando inmediato de aquel".

Con antelación ha sido analizada la Institución del Ministerio Público, resultando necesario estudiar en qué consiste y cómo se manifiesta la función persecutoria que le ha sido atribuida; como su nombre lo indica consiste en perseguir los delitos, significando con ello el hecho de buscar y de avocarse todos los elementos necesarios para la correcta integración de los elementos del ilícito, a efecto de que una vez reunidos pueda presumir que se encuentra acreditado el cuerpo del delito y la presunta responsabilidad penal de la persona a quien se le imputa el delito, y solicitar ante el órgano jurisdiccional la aplicación de la pena correspondiente, de donde deducimos que la función persecutoria se divide en un contenido y en una finalidad; el primero consiste en realizar las actuaciones necesarias para que no se evada la acción de la justicia, y la segunda que se aplique al sujeto activo de un delito la pena señalada en la ley o bien que el Juzgador al dictar la resolución que corresponda lo haga conforme a Derecho.

El procedimiento penal, consta de cuatro periodos: averiguación previa, instrucción, juicio y ejecución de sentencia.

La averiguación previa, o periodo de preparación de la acción penal, se inicia con la denuncia o la querrela y concluye cuando el Ministerio Público está en aptitud de ejercitar la acción penal, de tal manera que, con la consignación de los hechos al órgano jurisdiccional, se inicia el proceso y con ello, su instrucción.

La acción penal da vida al proceso y para que pueda ser ejercitada, será indispensable preparar su ejercicio durante la primera etapa llamada averiguación previa.

Satisfechos los requisitos legales que gobiernan la averiguación previa, en su caso, el Ministerio Público estará en posibilidad de provocar la actividad jurisdiccional; a partir de ese momento, se darán los actos persecutorios que caracterizan al periodo instructorio. Durante el juicio, la acción penal obliga a que se concreten en definitiva los actos de acusación, al igual que los de defensa; de esa manera, con base en ellos, se dictará la resolución judicial procedente.
(14)

3. LA AVERIGUACION PREVIA.

La preparación del ejercicio de la acción penal se realiza en la averiguación previa, etapa procedimental en que el Ministerio Público, en ejercicio de la facultad de Policía Judicial, practica todas las diligencias necesarias que le permitan estar en aptitud de ejercitar la acción penal, debiendo integrar, para esos fines, el cuerpo del delito y la presunta responsabilidad.

(14) Artículo 1º, fracciones I, II, III y IV del Código Federal de Procedimientos Penales. Editorial Ediciones Andrade, México, 1992.

Ningún precepto legal señala el tiempo que debe durar la averiguación; de tal manera que estará al arbitrio del Ministerio Público determinarlo. Cuando no hay detenido, el problema no es tan grave, como suele serlo, si el indiciado ha sido aprehendido en flagrante delito y está a disposición de esa autoridad; por este motivo se plantea la necesidad de determinar hasta cuándo deberá prolongarse la detención.

Se ha dicho: como la Constitución General de la República establece, "también será consignado a la autoridad o agente de ella, el que realizada una aprehensión no pusiere al detenido a disposición de su juez dentro de las veinticuatro horas siguientes..." (artículo 107, fracción XVIII); ello obliga al Ministerio Público a llevar a cabo la consignación en el término citado.

Tomando en cuenta que para ejercitar la acción penal, deberán satisfacerse ciertas exigencias legales, si el término de veinticuatro horas del que se ha hecho mención se observara y dentro del mismo se llevara a cabo la consignación, ello rompería con la realidad, porque la práctica ha demostrado la imposibilidad de que, en ese lapso, el Ministerio Público pueda realizar las diligencias características de una averiguación seria y consistente; por lo contrario, se llegaría al extremo de consignar hechos no constitutivos de delitos y a personas ajenas a los mismos.

Sin embargo, no deben extremarse las cosas permitiendo al Ministerio Público que en forma caprichosa prolongue las detenciones.

Es necesario poner límite al desvío de poder, y como el término de veinticuatro horas no es aplicable al caso de que se trata, lo aconsejable sería preverlo legalmente, señalando un plazo razonable y preciso, dentro del cual, el Ministerio Público quedara obligado a poner al detenido a disposición del órgano jurisdiccional.

A. PRECEPTOS QUE LA RIGEN.

Las disposiciones legales que regulan esta etapa son: los artículos 16 Constitucional; 1ª, fracción I del Código de Procedimientos Penales en materia federal, y 3ª, fracciones I y 94 del Código de Procedimientos Penales en el Distrito Federal.

El artículo 16 Constitucional dice a la letra: "Nadie puede ser molestado en su persona, familia, domicilio, papeles o posesiones, sino en virtud de mandamiento escrito de la autoridad competente que funde y motive la causa legal del procedimiento. No podrá librarse ninguna orden de aprehensión o detención, a no ser por la autoridad judicial, sin que preceda denuncia, acusación o querrela de un hecho determinado que la ley castigue con pena corporal, y sin que estén apoyadas aquéllas por declaración, bajo protesta, de persona digna de fe o por otros datos que hagan probable la responsabilidad del inculcado, hecha excepción de los casos de flagrante delito, en que cualquiera persona puede aprehender al delincuente y a sus cómplices, poniéndolos, sin demora, a disposición de la autoridad inmediata. Solamente en casos urgentes, cuando no haya en el lugar ninguna autoridad judicial, tratándose de delitos que se persiguen de oficio, podrá la autoridad administrativa, bajo su más estrecha responsabilidad, decretar la detención de un acusado, poniéndolo inmediatamente a disposición de la autoridad judicial..."

De acuerdo con el precepto transcrito, para la válida promoción de la acción penal deberán darse los siguientes requisitos: la comisión u omisión de un hecho reputado por la ley como delito; que tal hecho lo haya realizado una persona física, que se haya dado consentimiento del ofendido a su legítimo representante, si el delito se persigue a petición de parte agraviada; que lo dicho por el denunciante o querellante esté apoyado por declaración de persona digna de fe y de crédito o por otros elementos de prueba que hagan presumir la responsabilidad del inculcado.

B. ASPECTOS QUE COMPRENDE EL ESTUDIO DE LA AVERIGUACION PREVIA.

El estudio de la averiguación previa abarcará: la denuncia, los requisitos de procedibilidad, la función de policía judicial en sus diversas modalidades y la consignación.

El Ministerio Público puede tener conocimiento de un hecho delictuoso: en forma directa e inmediata; por conducto de los particulares; por la policía o por quienes estén encargados de un servicio público; por la autoridad judicial al ejercer sus funciones, cuando aparezca la probable comisión de un hecho delictuoso en la secuela procesal (civil o penal); y por acusación o querrela.

C. LA DENUNCIA.

Dentro del ámbito del Derecho de Procedimientos Penales, es importante distinguir la denuncia como medio informativo y como requisito de procedibilidad.

Como medio informativo es utilizada para hacer del conocimiento del Ministerio Público lo que se sabe acerca del delito, ya sea que el propio portador de la noticia haya sido afectado; o bien, que el ofendido sea un tercero. Por lo que se concluye: la denuncia puede presentarla cualquier persona en cumplimiento de un deber impuesto por la ley.

Denunciar los delitos es del interés general, al quebrantarse el ordenamiento jurídico surge un sentimiento de repulsión hacia el infractor. A todo el mundo interesa que las sanciones se actualicen, como medida mínima encaminada a provocar el ejemplo y, de esta manera, prevenir el delito. Este argumento, tal vez justifique que la mayor parte de los delitos se persigan de oficio

La denuncia, no es, de ninguna manera, un requisito de

procedibilidad para que el Ministerio Público se avoque a la investigación del delito; bastará que dicho funcionario sea informado por cualquier medio, para que, de inmediato, esté obligado a practicar las investigaciones necesarias para concluir en su oportunidad, si de aquello de lo que tiene conocimiento constituye una infracción penal y, siendo esto así, quién es el probable autor.

D. NATURALEZA JURIDICA.

Manuel Rivera Silva considera que la obligatoriedad de la presentación de la denuncia es parcial y no absoluta, ya que para hablar de obligatoriedad se requiere que exista la sanción. Señala: "Cuando el legislador quiere que no se cometa un acto, fija una sanción a la comisión del mismo acto. Por ejemplo, si quiere proteger la vida, no establece en forma de principio moral el "no matarás", sino que recurre a su poder coactivo y establece que al que mate le aplicará determinada pena, provocando en esta forma el temor de hacerse acreedor a la sanción, y por ende, obligando jurídicamente a no privar de la vida a alguien... Si el legislador quiere que se denuncien los hechos delictivos de los cuales tiene conocimiento, debe fijar una sanción para cuando no se ejecuta este acto, o sea, para cuando no se hace la denuncia." (15)

Desde el punto de vista jurídico es justificable la tesis aludida, porque en efecto: los Códigos de Procedimientos Penales en materia Federal y del Distrito, no señalan ninguna sanción para quien no denuncia los delitos; en cambio, el Código Penal para el Distrito Federal, en su artículo 400 establece: Se aplicará prisión de tres meses a tres años y de 15 a 60 días multa, al que:

V. No procure, por los medios lícitos que tenga a su -

15. Rivera Silva, Manuel. El Procedimiento Penal, tercera edición. Editorial Porrúa, México, 1963. pp. 101 y 102.

alcance y sin riesgo para su persona, impedir la consumación de los delitos que sabe van a cometerse o se están cometiendo, salvo que tenga obligación de afrontar el riesgo, en cuyo caso se estará a lo previsto en este artículo o en otras normas aplicables.(16)

Como únicamente en el caso citado existe sanción, en todos los demás, la denuncia viene a ser una facultad potestativa. Pero, si desde el punto de vista estrictamente legal esto es justificable, por otra parte, estimamos que fuera de las situaciones señaladas, la denuncia es un deber de toda persona, y su justificación está en el interés general para conservar la paz social.

La denuncia, como noticia del crimen, en general, puede ser presentada por cualquier persona, sin importar que la misma provenga de un procesado, de un sentenciado, de un nacional o de un extranjero. Ni el sexo, ni la edad, serán un obstáculo, salvo las excepciones previstas por la ley.

E. LA QUERRELLA.

La querrela es un derecho potestativo que tiene el ofendido por el delito, para hacerlo del conocimiento de las autoridades y dar su anuencia para que sea perseguido.

Tratándose de los delitos que se persiguen a petición de parte ofendida, no solamente el agraviado, sino también su legítimo representante, cuando lo estimen necesario, pondrán en conocimiento del Ministerio Público la comisión del hecho delictuoso, para que éste sea perseguido, no pudiendo hacerlo en ningún caso para esta clase de delitos, sin la manifestación de voluntad del que tiene ese derecho.

16. Código Penal para el Distrito Federal en Materia del Fuero Común y Toda la República en Materia de Fuero Federal. Ediciones Andrade, México, 1992.

Para que la querrela se tenga por legalmente formulada, deberá satisfacer lo ordenado por los códigos de la materia.

Podrán presentarla:

a) El ofendido: El Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal en su artículo 264 indica: "se reputará parte ofendida para tener por satisfecho el requisito de la querrela necesaria, a toda persona que haya sufrido algún perjuicio con motivo del delito, y tratándose de incapaces, a los ascendientes, a falta de éstos, a los hermanos o a los que representen a aquélla legalmente; y el Código de Procedimientos Penales Federal en su artículo 115 dice: "Cuando el ofendido sea menor de edad, pero mayor de 16 años, podrá querellarse por sí mismo o por quien esté legitimado para ello. Tratándose de menores de esta edad o de otros incapaces, la querrela se presentará por quienes ejerzan la patria potestad o la tutela".(17)

b) Su representante legítimo;

c) El apoderado, "que tenga poder general para pleitos y cobranzas con cláusula especial, sin que sea necesario acuerdo previo o ratificación del Consejo de Administración o de la Asamblea de Socios o Accionistas ni poder especial para el caso concreto" (artículo 264 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal. (18)

La querrela contendrá, una relación verbal o por escrito de los hechos y debe ser ratificada por quien la presente ante la autoridad correspondiente. Según el Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal (artículo 264), estará válidamente formulada cuando sea presentada por la parte ofendida, independientemente de que sea menor de edad.

17. Op. cit., pág. 254.

18. Op. cit., pág. 150.

Si la querrela es presentada por los legítimos representantes, será válida, porque la ley procesal de la materia lo permite; empero, "para las querrelas presentadas por personas físicas, será suficiente un poder semejante, salvo en los casos de raptó, estupro o adulterio en los que sólo se tendrá por formulada directamente por alguna de las personas a que se refiere la parte final del párrafo de este artículo" (artículo 264 del Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal).

Es conveniente aclarar que el raptó desaparece como figura delictiva y actualmente se considera como privación ilegal de la libertad (el artículo 267 del Código Penal fue derogado por el artículo tercero del Decreto de 22 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial el 21 de enero de 1991). Y el artículo 365 bis del Código Penal dice: "Al que prive ilegalmente a otro de su libertad con el propósito de realizar un acto sexual, se le impondrá pena de uno a cinco años de prisión. Si el autor del delito restituye la libertad a la víctima sin haber practicado el acto sexual, dentro de los tres días siguientes, la sanción será de un mes a dos años de prisión ", (creado o adicionado por el artículo segundo del Decreto de 22 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial del 21 de enero de 1990).

Por lo que se refiere al delito de estupro, éste ya no es exclusivo a la mujer, toda vez que el artículo 262 del Código Penal fue reformado (artículo primero del Decreto de 22 de diciembre de 1990, publicado en el Diario Oficial de 21 de enero de 1991), para quedar como sigue: "Al que tenga cópula con persona mayor de doce años y menor de dieciocho, obteniendo su consentimiento por medio de engaño se le aplicará de tres meses a cuatro años de prisión".

F. EXTINCION DE LA QUERELLA.

La querrela se extingue: por muerte del agraviado; por

perdón; por consentimiento; por muerte del responsable y por prescripción (artículo 93 del Código Penal para el Distrito Federal).

a) Muerte del agraviado.- En virtud de que el derecho para querellarse corresponde al agraviado, la muerte de éste lo extingue, siempre y cuando no se haya ejercitado, pues si se ejercitó y la muerte del ofendido ocurre durante la averiguación previa o en la instrucción del proceso, porque ya satisfecho el requisito de procedibilidad se ha borrado el obstáculo para que el Ministerio Público cumpla su función de perseguir el delito.

b) El perdón.- El perdón es el acto a través del cual el ofendido por el delito, su legítimo representante o el tutor especial, manifiestan ante la autoridad correspondiente que no desean se persiga a quien lo cometió. Para estos fines, bastará que así lo manifiesten, sin que sea necesaria la explicación del porqué de su determinación. En la práctica, cuando esto ocurre, generalmente, los ofendidos manifiestan que se desisten de la querrela "por convenir a sus intereses".

Están facultados para otorgar el perdón, el ofendido, el legítimo representante y el tutor especial.

El desistimiento produce, como efecto principal, hacer cesar toda intervención de autoridad; en consecuencia, presentado durante la averiguación previa o en el curso de la instrucción procesal, y una vez satisfechos los requisitos legales, al dictarse la resolución respectiva, produce efectos plenos, de tal manera que, no existirá posibilidad de interponer nuevamente la queja por los mismos hechos y en contra de la misma persona.

c) Prescripción.- La prescripción extingue el derecho de querrela: "cuando la ley no prevenga otra cosa, la acción penal que nazca de un delito que solo pueda perseguirse por -

querella del ofendido o algún otro acto equivalente, prescribirá en un año, contado desde el día en que quienes puedan formular la querella o el afcto equivalente, tengan conocimiento del delito y del delincuente, y en tres, fuera de esta circunstancia" (artículo 107 del Código Penal para el Distrito Federal). Como ejemplo del punto último del artículo citado, haremos alusión al delito de Abuso de Confianza, ya que si una persona que ostentara un cargo diplomático fuera comisionado para ausentarse de su país por un periodo de dos años, dejando a un familiar o persona de su confianza, al cuidado de su casa y de sus pertenencias, y a su regreso se da cuenta que uno de sus automóviles fue vendido sin su consentimiento; a partir de ese momento podrá presentar su querella ante el Ministerio Público, sin que hubiera prescrito ésta, ya que fue hasta su regreso cuando tuvo conocimiento del hecho.

d) Muerte del responsable.- La muerte del ofensor también extingue el derecho de querella por falta del objeto y finalidad; y puede darse durante la averiguación previa, en la instrucción o aún en la ejecución de sentencia.

4. ASPECTOS JURIDICOS DE LOS HECHOS DE TRANSITO.

A. DAÑO EN PROPIEDAD AJENA CON MOTIVO DEL TRÁNSITO DE VEHICULOS.

De acuerdo con la parte primera del artículo 62 del Código Penal para el Distrito Federal, "cuando por imprudencia se ocasione únicamente daño en propiedad ajena que no sea mayor del equivalente a cien veces el salario mínimo, se sancionará con multa hasta el valor del daño causado, más la reparación de ésta. La misma sanción se aplicará si el delito se ocasiona con motivo del tránsito de vehículos cualquiera -

que sea el valor del daño. (19)

Cuando un hecho de tránsito se da entre particulares y produce únicamente daños, sin importar el monto de los mismos, las autoridades que toman conocimiento pueden permitir el arreglo entre las partes, y en caso de no haber conciliación, los conductores y sus respectivos vehículos se remitirán ante la Agencia Investigadora correspondiente, en donde se dará inicio la averiguación previa por el delito de Daño en Propiedad Ajena por motivo del tránsito de vehículos, que se perseguirá a petición de la parte ofendida (ó de querrela). El delito de Daño en Propiedad Ajena se encuentra previsto en el artículo 399 bis del Código Penal para el Distrito Federal, en su párrafo segundo. (20)

Por consiguiente, la sanción impuesta para el delito de Daño en Propiedad Ajena motivada por el tránsito de vehículos, resulta ser únicamente "pecuniaria" y aplicable a los conductores de vehículos particulares, pues si en el hecho interviene un vehículo del Servicio Público Federal o local se aplica distinta sanción.

La competencia para conocer, investigar y ejercitar la acción penal, corresponde al Ministerio Público del fuero común. Tratándose de vehículos particulares, dicha autoridad, después de haber levantado y cerrado el acta correspondiente, dejará en inmediata libertad al ó a los manejadores, apoyado en el respectivo certificado médico de estado psicofísico que se le practicó previamente a cada uno de los manejadores, ya que en caso de resultar alguno de los manejadores como SI EERIO, se incurriría en el delito de Ataques a las Vías de Comunicación. Para mayor precisión, si no existe querrela de parte ofendida, no existirá motivo para que el Ministerio Público investigue los hechos.

19. Op. cit., pág. 20-1.

20. Op. Cit., pág., 96-11.

Si con motivo del tránsito de vehículos se ocasiona daños en propiedad ajena y el agraviado resulta ser el Estado, empresa descentralizada, Compañía de Luz ó Teléfonos de México, entonces la competencia resultará ser del Ministerio Público Federal y la autoridad Judicial de la Federación será la encargada de aplicar la sanción correspondiente, siempre y cuando no se violen las fracciones del Artículo 167 del Código Penal para el Distrito Federal ya citado, pues en esos casos se convierte en Ataques a las Vías Generales de Comunicación.

B. ATAQUES A LAS VIAS GENERALES DE COMUNICACION.

Este delito se encuentra comprendido en el Título Quinto, Capítulo I del Código Penal para el Distrito Federal y puede ser cometido con motivo del tránsito de vehículos.

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 alambres, algunas 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 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 de energía eléctrica;

VII.- Al que destruya en todo o en parte o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación, o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía;"...(21)

21. Op. cit., pág. 44.

Por su índole y por razón de competencia, toca al Ministerio Público Federal conocer, investigar, perseguir y ejercitar la acción penal de esta clase de delitos y a los Tribunales Federales el imponer las sanciones correspondientes.

Sanciones.- Las penas que establecen estos artículos son para aplicarse a los delitos intencionales, pero los delitos cometidos con motivo del tránsito de vehículos la ley los estima como imprudenciales y los sanciona de acuerdo al artículo 60 del Código Penal para el Distrito Federal multicitado, que en su parte primera dice: "Los delitos imprudenciales se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para ejercer profesión u oficio".

Pero no debemos pasar por alto el artículo 61 del mismo ordenamiento que nos dice: "En los casos en que se refiere la primera parte del primer párrafo del artículo anterior, las penas por el delito de imprudencia, con excepción de la reparación del daño, no excederán de las tres cuartas partes de la que corresponderían si el delito de que se trata fuera intencional".

Por lo general, conoce inicialmente de estos delitos el Ministerio Público del fuero común, practicando las primeras diligencias en auxilio del Ministerio Público Federal a quien por su competencia le son remitidas, quien a su vez agota la averiguación previa y en su caso ejercita la acción penal ante el Juez de Distrito.

C. ATAQUES A LAS VIAS DE COMUNICACION.

También se encuentra en el Título Quinto, Capítulo I y dentro del epígrafe de Ataques a las Vías de Comunicación, del artículo 171 del Código Penal para el Distrito Federal.

Artículo 171, "Se impondrá prisión hasta de seis meses, multa hasta de cien pesos y suspensión o pérdida del dere-

cho a usar la licencia de manejador:

II.- Al que en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, cometa alguna infracción al reglamento de tránsito y circulación al manejar vehículos de motor, independientemente de la sanción que le corresponda si causa daño a las personas o las cosas".

Por cuanto hace a esta segunda fracción, la Ley de Vías Generales de Comunicación dispone que "los conductores y demás tripulantes que intervengan en el manejo de vehículos, si conducen estos en estado de ebriedad o bajo la acción de cualquier enervante, incurrirán por la primera infracción en multa de cincuenta mil pesos. En caso de reincidencia se les impondrá la pena de quince días a un año de prisión y perderán el derecho de la licencia correspondiente por un término de un año a cinco". La primera parte del precepto transcrito configura una infracción reglamentaria para cuya aplicación es competente la autoridad administrativa. La segunda parte configura un tipo penal que no es el mismo que el del artículo 171, fracción II, del Código Penal comentada, siendo aplicable el artículo 6 del mismo ordenamiento.

En esta fracción I, se tipifica un delito cometido con motivo de la circulación de vehículos de motor; y cabe señalar que dicho delito, por su anatomía jurídica, es de aquellos que la doctrina considera no de resultado sino de peligro, debiéndose, por lo tanto, calificar el peligro independientemente del resultado. Lo que sucede, por ejemplo en el delito de amenazas, donde aunque no se cumpla se sanciona el simple hecho de amenazar. El legislador de 1931, confunde los conceptos de peligro y resultado, puesto que no le basta con el sólo estado de ebriedad o el influjo de estupefacientes, sino que requiere la comisión de alguna infracción a los reglamentos de tránsito y circulación.

Debería ser suficiente para la configuración del tipo -

penal que bastará el concepto de peligro, o sea, el manejar en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, independientemente de la infracción a los reglamentos de tránsito y circulación.

Sobre la calificación del estado de ebriedad o estupefacientes, es importante señalar que en Alemania como en otros países, se un tiempo a la fecha, se utiliza un procedimiento consistente en una máquina que determina la cantidad de alcohol existente en la sangre o de sustancias químicas que producen estupefacción en el sistema nervioso, por lo que viene a ser insuficiente, inadecuada y tal vez obsoleta, la clasificación o calificación del estado de ebriedad y estupefacción que se realiza por el sistema tradicional en las diferentes Agencias del Ministerio Público, a los conductores de vehículos automotores.

Por la importancia que le hemos dedicado a este tipo de delito ó figura jurídica, citaremos algunas jurisprudencias al respecto:

JURISPRUDENCIA.- Como el artículo 171 fracción II del Código Penal no distingue los grados de embriaguez, tampoco los jueces están capacitados para distinguir, integrándose tal delito aún en el primer grado. Esta tésis también se funda a la luz de la psiquiatría, en que la intoxicación alcohólica aguda, en el primer grado, y cuya característica central es la excitación, tiene como manifestaciones: 1.- Parálisis psíquica; 2.- Lentitud en la asociación de ideas; 3.- Distracción; 4.- Insuficiencia de las percepciones; y 5.- Debilitación del juicio. Sobre todo, la tercera y la quinta justifican ampliamente el sentido de la ley en cuanto abarca cualquier grado de la embriaguez, con tal de que lo sea, sin confundirla con el simple aliento alcohólico, del cual podrá ser un síndrome. (S.C. la. Sala, 3088/1953).

JURISPRUDENCIA.- Este delito contiene dos elementos: 1.

Que el sujeto maneje en estado de ebriedad o bajo el influjo de drogas enervantes, y 2.- Que cometa alguna infracción al reglamento de tránsito. En tal virtud, si un automovilista "ebrio incompleto", cruza una avenida sin respetar la preferencia, se ubica en el tipo; sin tener relevancia que el certificado aluda a "aliento alcohólico", ya que corresponde a un periodo de embriaguez, que es el género. Máxime que dicho grado y el semipleno liberan a los conductores del sentido de autocritica con alejamiento de toda cautela y precaución, haciéndoles más fácil manejar a pesar del impedimento, precipitándose a altas velocidades, pasándose los altos o violando la preferencia de las avenidas; de ahí que representen a la sociedad un peligro constante por los riesgos que crean o por los resultados lesivos que suelen producir. (S.J. Séptima Epoca, segunda parte, Volumen 3, página 13).

Independientemente de que en el capítulo respectivo se trate ampliamente este artículo, es necesario mencionar que para la ley penal del Distrito Federal, el manejador de vehículos de motor en estado de ebriedad NO constituye en sí, delito alguno, sino única y exclusivamente sanción de carácter administrativo, que puede consistir en multa o arresto. La razón de esta aseveración se encuentra fundada en el propio artículo 171 fracción II del Código Penal citado, que exige la concurrencia de dos elementos para que se configure el delito llamado Ataques a las Vías de Comunicación: a) Manejar en estado de ebriedad, y b) Cometer alguna infracción a los reglamentos de tránsito.

Resulta difícil considerar que el que maneja en estado de ebriedad no cometa alguna violación a los reglamentos de tránsito y de ahí que, por lo general, se incurra en la comisión de este delito.

D. DELITO DE LESIONES POR TRANSITO DE
VEHICULOS.

El delito de lesiones se encuentra previsto en el artículo 288 del Código Penal para el Distrito Federal. La clasificación de estas y sus sanciones se encuentran determinadas en los artículos 289, 290, 291, 292 y 293 del mismo ordenamiento. Su penalidad varía según el caso, tratándose de delito intencional, pero habiéndose cometido este con motivo del tránsito de vehículos, en forma imprudencial, al autor de las lesiones se le aplicará, de tres días a cinco años de prisión y suspensión de dos años o privación definitiva para ejercer profesión y oficio (artículo 60 del Código Penal, parte primera). (22)

Es necesario aclarar que si las lesiones son clasificadas en el certificado expedido por los servicios médicos o médico legista adscrito al Ministerio Público, como aquellas que no ponen en peligro la vida y tardan en sanar menos de quince días, de acuerdo al artículo 289 del Código Penal de referencia, su sanción será de tres días a cuatro meses de prisión, o de diez a treinta días multa, y si tardare más de quince días se le impondrán cuatro meses a dos años de prisión y de sesenta a doscientos setenta días multa. Se trata aquí de pena alternativa, y si esta sanción es aplicable cuando se comete en forma intencional, resulta evidente que si se infiere imprudencialmente y con motivo del tránsito de vehículos, esta situación prevalecerá en su beneficio ya que la parte final del artículo 61 del Código Penal vigente así lo estatuye: "siempre que al delito intencional corresponda sanción alternativa, que incluya una pena no corporal, aprovechará esta situación el delincuente por imprudencia". (23)

En conclusión, cuando el manejador cometa daño en propiedad ajena y lesiones que tarden en sanar menos de quince días y más de quince días (artículo 289 del Código Penal), una vez que el Ministerio Público haya levantado y cerrado el acta co-

22. Op. cit., pág. 20.

23. Op. cit., pág. 20.

rrespondiente, deberá dejar en inmediata libertad al responsable, por tratarse de penas, pecuniaria, el daño, y las lesiones de pena alternativa, es decir multa o prisión. Y por lo que hace a las lesiones sancionadas en los artículos 290 al 293 del Código Penal vigente ya citado, estas son privativas de libertad, pudiendo el conductor exhibir billete de depósito según lo establecido por el artículo 271 del Código de Procedimientos Penales, siempre y cuando no se halle en los supuestos del artículo 62 del Código Penal en su párrafo segundo, de encontrarse en estado de ebriedad y se haya intentado darse a la fuga; pudiendo en su caso operar el perdón del ofendido en lesiones causadas con motivo del tránsito de vehículos, y salvo en el caso de que se haya dado a la fuga el conductor, se procederá de oficio.

La competencia para conocer, investigar y ejercitar la acción penal para los delitos, tanto de homicidio como de lesiones, con motivo del tránsito de vehículos, compete al Ministerio Público del fuero común, y la aplicación de las penas correspondientes a cargo de la autoridad judicial, también del fuero común, pero si estos delitos fueran imputables al personal que presta sus servicios en una empresa ferroviaria o del servicio de transporte público federal, la competencia quedará a cargo del Ministerio Público Federal y la aplicación de las sanciones correspondientes a cargo de los Tribunales de la Federación.

Es importante señalar que cuando se hayan cometido alguno de los delitos por tránsito de vehículos que merezca pena privativa de libertad, tan pronto sean consignados ante la autoridad judicial competente, podrán solicitar su libertad bajo fianza o caución, la que fijará el juez, tomando en cuenta las circunstancias personales y la gravedad del delito que se le impute, de acuerdo a lo establecido por el artículo 20 fracción I de la Constitución General, con excepción de aquellos delitos cometidos por el personal que preste sus servicios en sistemas ferroviarios o transportes del Servicio Público Federal o local

que como consecuencia de actos u omisiones imprudentes calificados como graves causen dos o más homicidios, pues en tal caso, el artículo 60 del Código Penal vigente, en su parte segunda, expresamente señala una sanción de cinco a veinte años de prisión, y para poder obtener la libertad bajo fianza, se requiere de acuerdo con la fracción I del artículo 20 Constitucional, que el término medio aritmético de la sanción no exceda de cinco años.

E. DELITO DE HOMICIDIO, CON MOTIVO DEL TRANSITO
DE VEHICULOS.

En el delito de homicidio, previsto en el artículo 302 del Código Penal para el Distrito Federal, cuando es cometido en forma imprudencial, la sanción que se aplica al responsable, la determina el artículo 60 del propio código. La comisión de actos delictivos que con motivo del tránsito de vehículos se suscitan, puede traer agregado, la privación de una o más vidas. La ley determina la penalidad que se aplicará a cada caso según sea conductor o manejador de vehículo particular o del servicio público.

a) Para el autor de un homicidio imprudencial sea conductor particular o de servicio público federal, o local, la sanción a que se hace acreedor es de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años, o privación definitiva de los derechos para manejar vehículos de motor.

b) Para el autor de dos o más homicidios, como consecuencia de actos u omisiones imprudentes, calificados como graves, que sea imputable al personal que presta sus servicios en una empresa ferroviaria o de cualquiera otros transportes de servicio público federal o local, la pena será de 5 a 20 años de prisión, destitución del empleo, cargo o comisión e inhabilitación para obtener otro de la misma naturaleza.

c) Para el autor de dos o más homicidios, a consecuen-

cia de actos u omisiones imprudenciales no calificados como graves, que sean imputables al personal que preste sus servicios en una empresa ferroviaria o de cualquier transporte de Servicios Público Federal o local, la pena será de tres días a cinco años de prisión y suspensión hasta de dos años o privación definitiva de derechos para manejar vehículos de motor. (24)

La competencia para conocer, investigar y ejercitar la acción penal por esta clase de delitos, si el autor presta sus servicios a empresas del transporte de servicio público local y particulares compete al Ministerio Público del fuero común y la aplicación de sanciones a cargo de la autoridad judicial también del fuero común. Si el autor prestare sus servicios a una empresa ferroviaria o de cualquier transporte de servicio público federal, la competencia para conocer, investigar y ejercitar la acción penal corresponde al Ministerio Público Federal y la aplicación de sanciones a los tribunales de la Federación.

24. Op. cit., pág. 20.

CAPITULO III

**ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS DELITOS DE TRANSITO
Y LA REPARACION DEL DAÑO EN EL AMBITO
MUNDIAL.**

CAPITULO III.

ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS DELITOS DE TRANSITO
Y LA REPARACION DEL DAÑO EN EL AMBITO MUNDIAL.

La responsabilidad civil por daños causados por el uso de automotores a las personas y a las cosas no está legislada de una manera uniforme. En general, se pueden distinguir los derechos de los diferentes países en dos grupos: el primero formado por aquellas legislaciones que han sancionado disposiciones especiales, y el segundo por los países en los cuales a dicha forma de responsabilidad se aplican normas deducidas de los principios del derecho civil.

Pertenecen al primer grupo, entre otros, Austria, Checoslovaquia, Alemania, los países Bálticos, Suiza, etc., y al segundo, Argentina, Bélgica, Francia, España, etc.

El concepto de vehículo automotor, el responsable, la naturaleza jurídica de la responsabilidad, el hecho productor de ésta, el titular del derecho de indemnización (damnificado), la obligación de denunciar a cargo de éste último, la medida de la prestación de indemnización, la competencia y la prescripción, son contemplados y definidos más o menos detalladamente en normas especiales de las legislaciones aludidas.

Ante la ineficacia del seguro voluntario de la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automotores para indemnizar el daño sufrido por víctimas de accidentes de automóvil, muchos países, inspirados en motivos de defensa social, han adoptado el seguro obligatorio; en Europa, entre otros, Austria, Gran Bretaña, Dinamarca, Noruega, Suecia y Suiza; y fuera de Europa, el Estado de Massachusetts en Estados Unidos de Norteamérica, Canadá y Nueva Zelanda. Hay países en los cuales el seguro obligatorio contempla sólo algunas clases de vehículos automotores.

Las leyes sancionadas no corresponden a un mismo tipo; existen diferencias substanciales entre ellas, ya sea respecto de la obligación de asegurar, a causa de las diferentes maneras de determinar la responsabilidad civil en cada país, ya sea respecto de los "límites" del seguro, relacionados directamente con la situación económica de las entidades aseguradoras, lo cual lleva a soluciones diversas en las diferentes legislaciones. Otras diferencias apreciables nacen de las distintas formas en que cada estado aplica los principios de orden público implícitos en el seguro obligatorio.

Tampoco coinciden las leyes señaladas en el establecimiento de las categorías de las personas por las que responde el asegurador, de los límites de la responsabilidad de este y de la duración del seguro obligatorio. Asimismo, no todas las leyes reconocen a la víctima del accidente una acción directa contra el asegurador ni a éste acción contra el asegurado culpable del accidente.

Acerca de los resultados de la obligatoriedad del seguro de la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automotores, el criterio de utilidad social válido para juzgarlos habrá de ajustarse particularmente a las condiciones y mutaciones económicas de cada uno de los países que han adoptado el seguro obligatorio.

El único punto en que todas las legislaciones coinciden consiste en la póliza como requisito para la obtención del permiso de circulación de vehículos automotores.

1. A U S T R I A .

La ley especial sobre el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por daños causados por vehículos automotores, debe relacionarse con las disposiciones de la Ley General austriaca sobre contratos de seguro de 1917 y con el Reglamento de 1921.

La ley de 1917 dedica al seguro de la responsabilidad civil el capítulo VI, del artículo 120 al 129, salvo el 123 que contempla la responsabilidad civil que tiene por objeto una empresa.

La legislación austriaca en general se inspira en la alemana y suiza, con las cuales integra el conjunto de leyes sobre seguro, conocido como legislación del seguro de la Europa Central.

LEY FEDERAL DE 20 DE DICIEMBRE DE 1929 SOBRE
TRANSPORTE AUTOMOTOR.(25)

Esta ley en su artículo 5 dice: "Para todo vehículo (o tractor) automotor, con permiso para circular y con empleo permanente dentro del país, debe, en un plazo no superior a seis meses desde la vigencia de esta ley, contratarse un seguro de la responsabilidad civil derivada del uso de vehículo automotor, en una entidad aseguradora autorizada en Austria para contratar este tipo de seguro. Se exime de la obligación del seguro; los vehículos (o tractores) de la Federación de los Países, de los Distritos, de las Comunas con más de 20,000 habitantes, de las personas que gozan de extraterritorialidad, de los cónsules de carrera de los estados extranjeros, y de los empleados de los respectivos consulados, en cuanto no sean ciudadanos federales austriacos. Se dictará la reglamentación sobre la forma de ejecución de este seguro obligatorio, estableciéndose en especial también, el monto mínimo del seguro. Los convenios sobre tarifas entre las instituciones aseguradoras relativos a las tasas de las primas de los seguros obligatorios, no tienen efecto jurídico mientras ello no esté regulado por decreto.

DECRETO DEL MINISTRO FEDERAL DE COMERCIO Y TRANSPORTE DE
12 DE MAYO DE 1930, SOBRE CIRCULACION DE VEHICULOS
AUTOMOTORES.

25. Legislación del seguro. Sección Publicaciones del Seminario de Ciencias Jurídicas y Sociales. Universidad de Buenos Aires, Argentina, - 1940. p. 46.

Seguro de la responsabilidad civil, derivada
del uso de vehículos (o tractores) automotores

A.- Monto mínimo del seguro.

Art. 47.- Como sumas mínimas para el seguro de la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automotores previsto en el artículo 2, inciso 5, de la Ley sobre Transporte Automotor, valdrán:

a) Para ómnibus (vehículos automotores destinados al transporte de personas con más de ocho asientos, inclusive el del conductor), respecto de daños a las personas, 20,000 chelines para cada persona, y 80,000 chelines por cada accidente; respecto de los daños a las cosas, 4,000 chelines; cuando hubieren más de 20 asientos, inclusive el del conductor, en el omnibús o estuviere acoplado un remolque destinado al transporte de personas, se fija el doble por accidente (160,000 chelines);

b) Para los demás vehículos, independientemente de si se emplean con o sin remolque, 10,000 y 2,000 chelines respectivamente.

c) Para motocicletas, independientemente de si son simples o no, y de si llevan o no remolque, 5,000 y 1,000 chelines respectivamente;

d) En cuanto exista, en virtud de la disposición de esta ordenanza, obligación de asegurar respecto de tractores agrícolas y forestales, vehículos de tracción eléctrica como también máquinas para trabajo y sillas rodantes movidas por fuerza mecánica, valdrán las mismas sumas previstas en el inciso c).

B.- Extensión de la responsabilidad cubierta por el seguro.

Art. 48.- El seguro debe ser contratado, en las condiciones autorizadas por la autoridad de contralor, a la entidad aseguradora respecto de la explotación del seguro de la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automotores. La entidad aseguradora no expedirá los certificados de seguro establecidos en el artículo 49, si su responsabilidad, en virtud de convenios especiales, estuviese disminuída en relación a la extensión de la responsabilidad establecida por las condiciones autorizadas, o si al circular un vehículo a cargo de una persona sin el permiso oficial, la responsabilidad de la entidad aseguradora por pretensiones derivadas de daños estuviese excluída también en aquellos casos en los cuales aquella forma de circulación estaba admitida de conformidad con el artículo 7, incisos 2º y 4º de la ley sobre transporte automotor y con los párrafos 56 y 60 de esta Ordenanza. En el caso de un vehículo de alquiler cuyo conductor no está al servicio del locator, se expedirá certificado de seguro sólo cuando el seguro es válido para el locatario de la misma manera que para el locator.

C.- Prueba y contralor del seguro.

Art. 49.- Con la vigencia de esta Ordenanza serán autorizados para circular los vehículos (o tractores) automotores sólo después de presentarse un certificado de una entidad aseguradora autorizada para la explotación en Austria del seguro de responsabilidad civil, como prueba de la existencia de un seguro obligatorio de la responsabilidad civil derivada de automotores, salvo que se trate de vehículos automotores liberados del seguro obligatorio de la responsabilidad civil o de vehículos que no tengan uso permanente dentro del país. Se excluye además a los vehículos de tracción eléctrica, como también a las motocicletas livianas. El certificado de seguro debe presentarse en dos ejemplares con copia. La autoridad anotará en dicho certificado la matrícula y devolverá la copia a la entidad aseguradora.

a) En caso de modificación de la matrícula oficial, la autoridad debe dar conocimiento de ello a la entidad aseguradora.

ra. A petición de un poseedor de un vehículo automotor que haya retirado la matrícula oficial de su vehículo por un espacio de tiempo ininterrumpido no menor de tres meses, la autoridad deberá dar conocimiento de tal retiro a la entidad aseguradora mediante la remisión de una comunicación.

b) Las instituciones aseguradoras están obligadas a expedir libre de gasto, a petición del tomador del seguro, certificados de seguro a más tardar dentro de los cinco días subsiguientes a la celebración del mismo. Si el tomador del seguro extraviase el primero antes de su entrega a la autoridad, solicita otro ejemplar del seguro, éste deberá designarse como segundo ejemplar.

c) En caso de cambio de propietario, el nuevo poseedor del vehículo automotor no lo pondrá en uso antes de haberse provisto de la protección de un nuevo seguro. En el momento de la denuncia prescrita de la adquisición del vehículo automotor, debe presentar a la autoridad un nuevo certificado de seguro.

d) En caso de cambiarse permanentemente el lugar de uso del vehículo automotor por un territorio sometido a otra autoridad, el poseedor del vehículo, deberá acompañar un nuevo certificado de seguro expedido por su entidad aseguradora.

e) A fin de hacer posible el control por la autoridad de la subsistencia de los seguros obligatorios de la responsabilidad civil de los que se ha presentado el certificado, las entidades aseguradoras están obligadas a notificar inmediatamente a las autoridades ante las cuales está registrado el vehículo automotor, según la matrícula oficial, así como cualquier interrupción en la responsabilidad, disminución de las sumas o del valor del seguro contratado.

f) Los poseedores de vehículos automotores serán obligados a proceder oportunamente a la rectificación de su seguro,

en aquellos casos en que su vehículo no corresponda mas a la descripción de éste en el certificado de seguro.

D.- Procedimiento en caso de nulidad del seguro.

Art. 52.- Cuando la autoridad tenga conocimiento de que el seguro prescripto no es ya válido, deberá retirar al vehículo el permiso para la circulación. Los poseedores de vehículos automotores so pena de las sanciones penales, están obligados a denunciar el vehículo automotor en el momento en que el seguro obligatorio de responsabilidad declarado a la autoridad no es ya válido en la extensión prescripta.

2. GRAN BRETAÑA.

El seguro de la responsabilidad civil por daños causados por el uso de vehículos automotores, en realidad comprende un seguro de la responsabilidad, uno contra los daños al vehículo mismo, y un seguro de vida y accidentes a favor del que posee o está a cargo del vehículo. El seguro de responsabilidad, a su vez, es obligatorio para la responsabilidad por muerte o accidente de la víctima y voluntario contra daños a las cosas.

No existe obligación de asegurar todos los vehículos de propiedad del asegurado, ni se fijan requisitos respecto al tiempo y al lugar del uso.

Asimismo las limitaciones relativas a ciertos empleos de vehículos y a determinados lugares suspenden los efectos de la póliza, sin anularla solo en relación a los empleos y lugares no contemplados en ella.

El seguro obligatorio, tanto en la ley de 1930 como en la de 1934, no contempla sino eventos en que del uso de automotores se producen muertes o accidentes a las víctimas: la póliza de seguro o garantía legal son requisitos previos al permiso de circulación de los vehículos automotores y se excluye del benefi-

cio de la póliza de responsabilidad por muerte o accidentes de los dependientes en el desempeño de su trabajo, de personas transportadas sin haber pagado por ello y que no lo sean por razón de su trabajo, y toda responsabilidad contractual.

Las personas autorizadas a conducir vehículos por el titular de la póliza tienen acción contra el asegurado.

Entregada la póliza al asegurado, todo fallo que conozca derechos de terceros contra éste, obliga al asegurador a indemnizar, sin perjuicio de su derecho de pedir la anulación del contrato.

El asegurador puede demandar al asegurado por las sumas pagadas en exceso en virtud de un fallo judicial y no pagará ninguna suma a terceros si antes de iniciarse o dentro de los primeros tres meses del procedimiento, obtuviere una declaración judicial que lo autorice a anular la póliza por reticencia o falsas manifestaciones o por otro motivo.

Se exige al asegurador, sin embargo, que notifique dentro de los siete días a los terceros de los vicios en que funda su acción, si el fallo que lo obliga a pagar es el resultado de un procedimiento iniciado antes que él entablara su acción.

En cuanto al alcance de las pólizas respecto de riesgos hacia terceros, no tiene efectos de limitaciones que se refirieran a la edad del conductor, el estado del vehículo, número de personas transportadas, peso y caracteres físicos de las mercaderías transportadas, el tiempo y lugar de uso y potencia o valor del vehículo, aparatos especiales sobre el mismo, o señales particulares de identificación.

Los terceros perjudicados, en caso de quiebra del asegurado, con la acción directa contra el asegurador, quedan resguardados respecto de todo acuerdo celebrado con éste y el asegurado. La Ley de 1930 pone como límite para las sumas a pagarse

por el asegurador a hospitales administrados sin fines de lucro la cantidad de 50 libras por los internados y de 5 libras para las personas solamente curadas. En la ley de 1934 se fijan los derechos que corresponden al médico que interviene primero y que por ley está obligado a prestar asistencia.

ROAD TRAFFIC ACT 1930. (26)

PARTE II.

DISPOSICIONES RESPECTO DE LOS RIESGOS DE TERCEROS ORIGINADOS POR EL USO DE VEHICULOS AUTOMOTORES

Secc. 35.- Obligación de los usuarios de vehículos automotores de asegurarse contra los riesgos respecto de terceros.- Con sujeción a las disposiciones de esta parte de esta ley, será ilegal para cualquier persona usar, hacer usar, o permitir el uso de un vehículo automotor en un camino, salvo que esté en vigencia, respecto al uso del vehículo por esa o la otra persona, según sea el caso, una póliza de seguro o una garantía relativa a los riesgos de terceros, de acuerdo con las formalidades establecidas por esta parte de la ley.

1). Si una persona obra en contravención de esta sección, se hará acreedor a una multa que no exceda de cincuenta libras, o arresto no mayor de tres meses, o de ambas penas a la vez, y quien sea condenado por una infracción en las condiciones de esta sección (a menos que la Corte por razones especiales considere apropiado ordenar otra cosa y sin perjuicio de la facultad de la Corte para ordenar un período más extenso de descalificación) será descalificada para seguir usando u obtener un permiso bajo las condiciones de la parte Primera de esta ley, por un período de doce meses a partir de la fecha de la condena.

Una persona descalificada en virtud de una condena en esta sección, será considerada, para obtener un permiso según --

los fines de la parte Primera de esta ley, como descalificada en virtud de una condena bajo las condiciones de esta parte.

2). No obstante cualquier ley, decreto, etc. que prescriba un término dentro del cual deban iniciarse los procedimientos ante una corte de jurisdicción sumaria, por una infracción establecida en esta sección, ellos deberán de iniciarse:

a) Dentro de un plazo de seis meses a partir de la fecha de cometerse la infracción imputada; o

b) Dentro de un término que no debe exceder de tres meses a partir de la fecha en que ella fué conocida por el fiscal, ni de un año desde la fecha de cometerse la infracción, cualquiera sea el término más largo.

3). Esta sección no se aplicará a los vehículos de propiedad de la autoridad local, de la autoridad policial, o del administrador del Distrito de Policía Metropolitana, o de una persona que ha depositado y mantiene en depósito en la Contaduría General de la Suprema Corte, a la orden de ésta, la suma de quince mil libras, siempre que el vehículo sea conducido por su propietario o por un dependiente del propietario en ejercicio de su empleo o esté de otra manera sujeto al contralor del propietario.

4). Esta parte de la ley no se aplicará a los vehículos para inválidos, o a los tranvías o vehículos con trolley, cuyo uso esté autorizado y regido por una ley especial del Parlamento, o por un decreto que tenga fuerza de ley, a menos que otra ley especial o decreto así lo disponga.

5). En esta sección la expresión autoridad local significa el Consejo de Condado, de Departamento o de Distrito, el Consejo Municipal de la ciudad de Londres, o el Consejo de cualquier división metropolitana, e incluye cualquier repartición o delegación constituida de manera tal que comprenda entre sus

miembros representantes de cualquiera de esos Consejos.

Secc. 36.- Requisitos respecto de las pólizas.- Con el objeto de cumplir con los requisitos de esta parte de esta ley, una póliza de seguro será considerada tal, siempre que: se emita por una persona que sea un asegurador autorizado dentro del significado de esta ley; y asegure a la persona, personas o clases de personas que deben estar especificadas en la póliza, respecto de cualquier responsabilidad en que puedan incurrir, por muerte o lesiones corporales, causadas por o como consecuencia del uso de un vehículo sobre un camino.

Se establece que esta póliza no cubrirá:

a) La responsabilidad por la muerte a consecuencia de o en el desempeño de su empleo, de una persona bajo la dependencia de otra asegurada por la póliza, o por las lesiones corporales sufridas por esa persona, por o en el desempeño de su empleo; o

b) La responsabilidad respecto de la muerte o lesiones corporales a personas transportadas en un vehículo, entrando, subiendo o bajando de él en el momento de acontecer el evento que origina la demanda, excepto en el caso de un vehículo en el cual se transportan pasajeros por tarifa o retribución, o por razón de o en cumplimiento de un contrato de empleo.

Secc. 37.- Requisitos respecto de las garantías.- Con el objeto de satisfacer los requisitos de esta parte de esta ley, una garantía debe:

a) Ser dada por un asegurador autorizado o por un cuerpo de personas que ejerza en el Reino Unido el negocio de dar garantías de tal género y que hayan depositado y tengan en depósito en la Contaduría General de la Suprema Corte, a la orden de ésta, la suma de quince mil libras para este efecto; y

b) Consistir en el compromiso por el dador de la garantía, con sujeción a las condiciones especificadas en ella, y hasta la suma no menor de 25,000 libras, en el caso de uso de vehículos de servicio público, y no menor de 5,000 libras en cualquier otro caso, de reparar toda falta del propietario del vehículo o de las otras personas o clases de personas que estén suficientemente indicadas en la garantía, para relevarlas de cualquier responsabilidad en que puedan incurrir él o ellas, en cuanto se requiere que esté cubierta por la póliza de seguro en las condiciones de la precedente sección.

Secc. 38.- Condiciones de las pólizas o garantías que no tendrán efecto.- Toda condición en una póliza o garantía emitida o dada a los efectos de esta parte de esta ley, que establezca que no resultará responsabilidad alguna en razón de la póliza o garantía, o que cualquier responsabilidad emergente cesará en el caso de que alguna cosa determinada se haga o se omita después de sucedido el evento que origina la demanda, de acuerdo a la póliza o garantía, no tendrá efecto en relación a las demandas que se mencionan en el parágrafo (b) de la sección treinta y seis.

Secc. 39.- Presentación de certificado de seguro o certificado de garantía en las solicitudes de licencias para vehículos automotores.- Por reglamentación podrán dictarse disposiciones de acuerdo con la sección doce de la Road Ac. 1920, para exigir a toda persona que solicite licencia para un automotor en las condiciones de la sección trece de la Finance Act. 1920, con las reformas posteriores que se introduzcan por ley, que produzca la prueba que se prescriba, ya sea que:

a) En la fecha en que entre en vigor el permiso solicitado esté en vigencia la necesaria póliza de seguro o la necesaria garantía relativa al usuario del vehículo, por el solicitante o por otras personas a sus órdenes o con su anuencia;

b) El vehículo sea uno al que no se aplica la primera

sección de esta parte de esta ley, cuando es conducido por el propietario, o por sus dependientes en el ejercicio de su empleo, o de otra manera está sujeto al contralor del propietario.

Secc. 40.- Exigencias relativas a la presentación del certificado de seguro de garantía.-

a) Toda persona que maneje un vehículo en un camino, a requerimiento de la policía dará su nombre y domicilio y el nombre y domicilio del propietario del vehículo y exhibirá su certificado; en el caso de que no lo haga será culpable de una infracción.

Se establece que si el conductor de un vehículo, dentro de los cinco días de la fecha en que se le exigió la exhibición del certificado, lo presenta personalmente en la oficina de policía indicada por él en el momento de requerírsele la exhibición, no será culpable de la infracción prevista en esta subsección por el sólo hecho de haber omitido exhibir su certificado al oficial de policía.

b) En cualquier caso en que, debido a la presencia de un automotor en un camino, ocurra un accidente que ocasiona una lesión corporal a otra persona, y el conductor del vehículo no exhiba en ese momento su certificado de seguro al oficial de policía o a otra persona que, teniendo atribuciones para exigirlo, ha requerido su exhibición, el conductor, tan pronto como le sea posible, y en cualquier caso dentro de las veinticuatro horas de ocurrido el accidente, denunciará éste, en una oficina policial o a un oficial de policía y además presentará su certificado; en caso que no lo haga será culpable de una infracción.

Se establece que una persona no será culpable de infracción por el solo hecho de haber omitido exhibir su certificado, si dentro de los cinco días de ocurrido el accidente presenta personalmente el certificado en la oficina policial señalada por él en el momento de denunciar el accidente.

c) El propietario de un vehículo automotor está obligado a dar las informaciones que le puedan ser requeridas por un funcionario de policía o en nombre de él, con el objeto de determinar si el vehículo ha sido o no conducido en contravención de la sección treinta y cinco de esta ley, en cualquier ocasión en que el conductor sea requerido para presentar su certificado; si el propietario omite hacerlo, incurrir en una infracción.

d) En esta sección, la expresión exhibir su certificado significa exhibir para su examen correspondiente certificado de seguro o certificado de garantía, o cualquier otra prueba que demuestre que el vehículo no es o no era conducido en contravención con la sección treinta y cinco de esta ley, en la forma establecida.

ROAD TRAFFIC ACT 1934.

PARTE II

REFORMAS DE LAS DISPOSICIONES CONCERNIENTES A LOS RIESGOS DE TERCEROS

Secc. 10.- Obligación de los aseguradores de cumplir las sentencias contra las personas aseguradas respecto de los riesgos de terceros.- Si, después que ha sido entregado un certificado de seguro a la persona por quien ha sido estipulada la póliza, se dicta una sentencia contra cualquier persona asegurada por la póliza respecto de las responsabilidades que se requiere que sean cubiertas por una póliza, el asegurador pagará, sujeto a las disposiciones de esta sección, y no obstante que él pueda estar facultado para anular o cancelar, o pueda haber anulado o cancelado la póliza, a las personas beneficiadas por la sentencia, cualquier suma que ella establezca respecto de la responsabilidad, incluyendo toda suma que deba pagarse en concepto de costas, o en concepto de intereses de esa suma, con sujeción a cualquier disposición legal relativa a los

intereses en los juicios.

1.- El asegurador no pagará suma alguna en las condiciones precedentes de esta sección:

a) Con respecto a una sentencia, a menos que antes o dentro de siete días después del comienzo de los procedimientos en los que ella fue dictada, el asegurador haya tenido conocimiento de la imposición de la demanda;

b) Respecto de una sentencia, mientras su ejecución esté pendiente de un recurso de apelación; o

c) En relación a una responsabilidad, si antes de haber ocurrido el evento que fué la causa de la muerte o lesiones corporales que da lugar a la responsabilidad, la póliza estaba cancelada por mutuo consentimiento, o en virtud de cualquier disposición contenida en ella.

2.- El asegurador no pagará suma alguna en las condiciones de las precedentes disposiciones de esta sección, si en una acción iniciada antes o dentro de tres meses después de comenzado el juicio en el cual se ha dictado sentencia, ha obtenido se declare, que prescindiendo de cualquier disposición contenida en la póliza, él está autorizado para anularla, fundado en que se obtuvo por no haber revelado un hecho material o por haber invocado un hecho que era falso en algún detalle material o, si ha anulado ya la póliza con ese fundamento, se declare que estaba autorizado para hacerlo, prescindiendo de cualquier disposición contenida en ella.

3. S U E C I A .

La ley sueca comprende, en sus disposiciones, a todo vehículo automotor, salvo los remolques, las bicicletas con motor auxiliar, o los que se utilizan en terrenos de ferrocarril o cualquier otro lugar cerrado. Igualmente se excluyen los de

propiedad del Estado, del Rey, de las comunas y de los estados extranjeros, pero no por eso se limitan los derechos de las víctimas.

Este seguro garantiza a la víctima su acción contra el asegurador del responsable, y al propietario por los daños que sufra no pudiendo oponérseles más defensa que la expiración del seguro.

El seguro solo puede ser contratado por empresas autorizadas al efecto, pero que se obligan a aceptar todo seguro que se les requiera, salvo limitaciones estatutarias especiales (formar parte de una profesión, etc.) en base a tarifas fijadas por la superintendencia y conforme a modelos de pólizas aprobadas.

La observancia de la ley por aseguradores se hace efectiva con diversas medidas, y sus violaciones se sancionan con la revocación de la autorización para operar o rectificación de las alteraciones, según los casos.

Se fijan límites para las indemnizaciones, para automóviles particulares y para los afectados a los servicios públicos; límites que no rigen para los gastos judiciales e intereses.

Se prevé la conversión de esos capitales en rentas, y que esa renta judicialmente otorgada exceda del monto del seguro. La indemnización es inembargable.

La concurrencia de víctimas impone el prorrateo en caso de insuficiencia de la indemnización, debiendo la víctima avisar al asegurador. A falta de aviso, el asegurador paga bien omitiendo a la víctima remisa. Pero quien ha percibido de mala fe está obligado a restituir. Este prorrateo se hace efectivo aun cuando los concurrentes no hayan sido partes en el proceso.

Se fijan penas pecuniarias (convertibles en prisión)

por la omisión de contratar el seguro o el uso de vehículos sabiendo o conociendo la infracción, multas que son a favor del Estado. Se prevé la reincidencia, en la que se incurre por la persistencia en la infracción de la ley después de cada notificación formal de la autoridad.

Para los supuestos que el vehículo causante del daño no esté asegurado, o no puede individualizarse al vehículo autor del daño, el artículo organiza la solidaridad de todos los aseguradores para el pago a la víctima o víctimas. Esta solidaridad se extiende al supuesto de que el seguro contratado sea insuficiente para cubrir las cifras fijadas en la ley. En el último supuesto, el asegurador culpable responde hacia las otras compañías. La deuda de todos los aseguradores, se divide entre ellos a prorrata de las primas recibidas por las empresas, en este ramo, en el año civil precedente.

LEY SOBRE EL SEGURO-LOCOMOCION DE VEHICULOS
AUTOMOVILES, DEL 10 DE MAYO DE 1929.(27)

Artículo 1º.- El propietario de todo vehículo automóvil utilizado para la locomoción en el territorio del Reino, está obligado a contratar y mantener en vigor un seguro conforme a las disposiciones de la presente ley (seguro locomoción).

En caso de compra a plazos de un vehículo automóvil, corresponde al comprador la obligación de asegurar éste aún cuando todavía no le haya sido transmitida la propiedad del vehículo.

Artículo 2º.- La presente ley entiende por vehículo automóvil todo vehículo destinado a circular sobre el suelo, equipado para el transporte de personas o mercaderías, provisto para su propulsión de una máquina generadora de fuerza (motor) y que no circula sobre rieles.

La ley tampoco se aplica a las bicicletas provistas de un motor auxiliar no sometidas a la obligación de matriculación, ni a los vehículos automóviles utilizados exclusivamente en un terreno de ferrocarril o de usina, o en el interior de cualquier otro lugar cerrado análogo.

Artículo 39.- El seguro locomoción de los vehículos automóviles garantizará por una parte, a toda persona que, habiendo sufrido un daño por el hecho de la circulación de un vehículo de esta clase en el territorio del Reino puede legalmente pretender una indemnización de parte del propietario, usuario o del conductor del vehículo, el derecho de hacerse pagar esta indemnización por el asegurador; y, por otra parte, y en la medida en que el asegurador no haya hecho reserva en contrario, garantizará al asegurado contra la responsabilidad pecuniaria incurrida por él en razón de un daño resultante de la locomoción automóvil.

Sin embargo, y a falta de aceptación expresa de su parte, el asegurador no es responsable del daño causado al vehículo ni del daño a personas que circulan sobre o en éste a menos que el asegurado no incurra en la responsabilidad locomoción de este daño.

Artículo 40.- La obligación de contratar un seguro locomoción no corresponde a los miembros de la familia real, ni al Estado, las comunas, los jefes de Estados extranjeros o los miembros de las familias reales reinantes extranjeras, ni, y en la medida en que bajo condición de reciprocidad lo ordene el Rey, a los extranjeros que formen parte de los cuerpos diplomático y consular de un Estado extranjero acreditados ante el Gobierno sueco.

Todo propietario de un vehículo automóvil de esta categoría que no haya contratado un seguro-locomoción, si la circulación de su vehículo causa un daño del que no es responsable conforme a otra disposición legal, está obligado a pagar a

la víctima el monto de la indemnización que le habría debido el asegurador si hubiera existido seguro-locomoción.

Artículo 5º.- Los vehículos automóviles asegurados por un asegurador extranjero pueden circular ocasionalmente por el territorio del reino sin estar sometidos al seguro-locomoción, a condición que, conforme a las disposiciones que dictará el Rey, una empresa de seguros habilitada para contratar seguros-locomoción se haya obligado a asumir respecto de cualquier persona que tenga derecho a indemnización por el hecho de la locomoción automóvil, la misma responsabilidad que si hubiera existido seguro-locomoción.

Artículo 6º.- Sólo podrán contraer obligaciones de seguro-locomoción los establecimientos creados por el Estado o las sociedades de seguros autorizadas por el Rey a este respecto.

Toda empresa de seguros que haya sido autorizada al efecto está obligada a contratar seguros con quien lo requiera. Sin embargo, esta disposición no se opone a que los estatutos de la sociedad exijan para poder contratar un seguro que es necesario pertenecer a un grupo profesional o de intereses determinados, o estar domiciliado en una determinada región.

Cada seguro contratado dará lugar a la expedición de un certificado conforme a un modelo aprobado por el Rey.

Artículo 7º.- Antes de poder comenzar las operaciones de seguro-locomoción, la empresa de seguros hará llegar al servicio de inspección de seguros la tarifa de primas que, salvo razones especiales que funden una excepción, tiene la intención de aplicar a los seguros-locomoción. La repartición de riesgos por clases se hará teniendo en cuenta los modelos aprobados por la inspección de seguros.

Toda empresa de seguros que modifique sus tarifas de primas, o que al contratar un seguro, ha fijado una prima mas

elevada a la permitida por las tarifas de primas depositadas en el servicio de inspección de seguros, avisará inmediatamente a este servicio haciéndole conocer el motivo de esta decisión.

Artículo 8º.- Si una empresa de seguros que se dedica a operaciones de seguro-locomoción no observa la economía deseable en sus gestiones, o si la forma en que se calculan las primas, o se determinan los daños producidos suministran fundamentos razonables de crítica, o si una empresa no satisface sus obligaciones tales como resulten de esta ley, o si se presentan serias razones para criticar las operaciones de seguro-locomoción de una empresa, el servicio de inspección de seguros avisará al Rey que, si lo juzga necesario, ordenará a la empresa que, en un plazo determinado, tomar las medidas adecuadas para asegurar la rectificación, o bien revocar la autorización para celebrar operaciones de seguro-locomoción.

Artículo 9º.- En la medida que lo juzgue necesario, el Rey podrá fijar máximas de las que no podrán exceder las tasas de primas de los seguros-locomoción.

Artículo 10.- En caso de que el Rey haya revocado una autorización de hacer operaciones de seguro-locomoción, todo asegurado que haya contratado un seguro-locomoción en la empresa en cuestión y que está obligado a mantener su vehículo automóvil efectivamente asegurado contra los riesgos-locomoción, está obligado a contratar un nuevo seguro-locomoción sobre su vehículo dentro de los treinta días posteriores a la publicación de la decisión del Rey en los diarios oficiales.

Aun cuando normalmente el contrato de seguro entre el asegurado y la empresa de seguros cuya autorización ha sido revocada, fuera todavía válido, dejará de producir efectos desde que sea efectiva la responsabilidad del nuevo asegurador.

Artículo 11.- La garantía del asegurador por cada accidente que haya causado un daño, comprende una suma global de -

60,000 coronas por persona herida o muerta; y una suma global de 10,000 coronas en razón de los daños materiales.

Artículo 18.- Cuando un contrato de seguro de locomoción sobre un vehículo matriculado en el Reino vence a consecuencia de denuncia o por cualquier otra causa, el asegurador está obligado a la indemnización respecto de la víctima de todo accidente que habrá podido sobrevenir dentro de los treinta días de la fecha que la expiración del contrato haya sido llevada a conocimiento de la autoridad en cuyos registros está matriculado el vehículo.

Artículo 21.- Cuando en caso de un daño causado en razón de la locomoción automóvil, no exista sobre el vehículo en cuestión un seguro locomoción efectivo en beneficio de la víctima, como habría debido existir o cuando no es posible determinar cual es el vehículo por el que se causó el daño, las empresas de seguros autorizadas para hacer operaciones de seguros-locomoción estarán todas obligadas solidariamente a la garantía respecto de la víctima como si hubieran sido los aseguradores.. La responsabilidad pecuniaria así impuesta será repartida entre las empresas de seguros a prorrata de las sumas que cada una ha percibido en el curso del año civil precedente, a título de primas correspondientes a los seguros-locomoción contratados directamente con ellas.

Artículo 24.- La persona obligada a asegurar el vehículo que es utilizado para la locomoción en el territorio del reino, por sí mismo o por otro con su consentimiento, sin que haya contratado y mantenido en vigencia un seguro-locomoción por un monto suficiente, es castigado con multa hasta un máximo de 2,000 coronas.

Toda persona además del que utiliza el vehículo automóvil, que tiene conocimiento del hecho que no existe el seguro locomoción por el monto suficiente, es castigada con

multa de 500 coronas como máximo.

Artículo 26.- Si el condenado no tiene medios para pagar íntegramente la multa, ésta se convierte en prisión conforme a las disposiciones del Código Penal.

4. S U I Z A .

Las características principales de la legislación Suiza son:

a) Obligatoriedad de todo tenedor de contratar un seguro de responsabilidad civil por accidente. Están excluidos de celebrar el seguro únicamente los vehículos que pertenecen al gobierno.

b) El seguro es en beneficio de terceros por los daños causados a estos.

c) Se concede al tercero una acción directa contra el asegurador, quien no puede oponer defensas que tiendan a reducir o suprimir la indemnización.

d) Accidente ocurrido durante el uso arbitrario de un automotor. La ley Suiza soluciona este problema, mediante un seguro especial, que contrata el Estado, y cuyo costo se cubre con el impuesto a la gasolina. Dada la naturaleza especial de este seguro, solo cubre los daños corporales, y siempre que la víctima no sea beneficiaria de algún otro seguro y que no haya viajado en el automotor conociendo que el tercero usaba indebidamente el vehículo.

e) En caso de concurrencia de víctimas cuyos créditos sobrepasen la indemnización adeudada por la empresa aseguradora, es obligación de ésta satisfacer proporcionalmente los créditos de las víctimas, hasta la concurrencia de la suma que adeude.

LEY SOBRE CIRCULACION DE AUTOMOTORES Y DE
BICICLETAS, del 15 de marzo 1932.(28)

TITULO TERCERO

Capítulo II.- Seguro.

Art.48. Objeto.- El tenedor de un automotor está obligado a celebrar un seguro de responsabilidad civil por los daños causados con el uso del vehículo.

Con la transferencia de la licencia para circular, los derechos y las obligaciones que derivan del contrato de seguro pasan de pleno derecho al nuevo tenedor. El asegurador y el nuevo tenedor tienen el derecho de rescindir ese seguro dentro de los quince días, contados desde el momento que han conocido la transferencia.

El tenedor no está obligado a asegurarse contra las consecuencias de su responsabilidad civil respecto de su cónyuge, a sus ascendientes y a sus descendientes.

Los vehículos de la Confederación y de los Cantones no están sujetos al seguro obligatorio.

Art.- 49.- Acción directa de la parte lesionada.- El seguro por responsabilidad civil contratado para un automotor, confiere a la parte lesionada, en los límites de la suma asegurada por el contrato, una acción directa contra el asegurador.

La acción contra el asegurador se prescribe en el término de dos años, contados desde el día del accidente.

28. Op. Cit. p. 82, Traducción del Dr. Pedro E. Torres, Abogado del Seminario de Ciencias Jurídicas y Sociales, Univ. Buenos Aires, Argentina.

Art. 50.- Excepciones.- Las excepciones derivadas del contrato de seguro o en la ley federal sobre el contrato de seguro, que tuvieran por efecto reducir o suprimir la indemnización por el resarcimiento del daño, no pueden ser opuestas a la parte lesionada.

Art. 51.- Suspensión o cesación.- El asegurador está obligado a avisar a la autoridad cantonal toda vez que el seguro ha quedado suspendido o ha cesado. La cesación o la suspensión produce efectos a los quince días de recibido dicho aviso.

5. REPUBLICA FEDERAL DE ALEMANIA.

Después de algunas disposiciones que establecieron un seguro obligatorio, la Ley de 7 de noviembre de 1939 creó ya una efectiva protección para las víctimas del tráfico, tomando como modelo la Ley Austriaca de vehículos de motor de 1937. En virtud de su artículo 19, todo el que disponga de uno de estos vehículos está obligado a concertar por sí y por su conductor un seguro de responsabilidad civil, pudiendo elegir la empresa aseguradora. El legislador prescindió de sentar un seguro obligatorio con empresa aseguradora estatal, y crear un fondo especial para pago a los perjudicados. La Ley de 16 de julio de 1957 modificó algunos de los preceptos de la ley de 1939. Por disposición reglamentaria de 30 de marzo de 1962 se ha publicado el texto de las condiciones generales del seguro de la circulación, que incluye principalmente en su parágrafo décimo las relativas al seguro obligatorio de responsabilidad civil. (29)

A diferencia de la ley Austriaca que sirvió de modelo, no se establece una acción directa del tercero perjudicado contra la compañía aseguradora, sino que se prevé una obligación legal de prestación a cargo de la compañía en atención al tercero, presuponiendo la existencia de un contrato de seguro anterior.

29. Santos Briz, Jaime. Derecho de la Circulación. Editorial Montecavo, Madrid, 1976, pág. 393.

El seguro obligatorio garantiza contra pretensiones por daños a personas y cosas. Asegurado es el que tiene a su disposición el vehículo; en este sentido el propietario no tiene obligación de concertar el seguro si al mismo tiempo carece de disposición sobre el vehículo.

Los vehículos asegurados son los de motor que no circulen sobre rieles, así como los remolques o vehículos análogos siempre que sean automóviles. La Ley de 1939 exigía que el vehículo asegurado radicase normalmente en el interior del país y que fuese utilizado en vías o sitios públicos; pero actualmente en la Ley de 24 de julio de 1956, el seguro se extiende a vehículos extranjeros. Entre otros, están excluidos del seguro obligatorio los vehículos pertenecientes al Estado o corporaciones públicas, así como los vehículos cuya velocidad no supere los seis kilómetros por hora o los utilizados para ciertos trabajos que no superen los 20 kilómetros por hora, siempre que sean los señalados por el Ministerio de Tráfico, las máquinas de un eje empleadas para trabajos agrícolas o forestales cuya velocidad sea inferior a 20 kilómetros por hora y los vehículos utilizados por inválidos. Ciertos vehículos como bicicletas con o sin motor auxiliar, están exentos del seguro obligatorio, pero necesitan para ello estar autorizados para ostentar un distintivo que lo manifieste en el tráfico.

La protección del seguro obligatorio se extiende a las personas y a las cosas por daños causados a unas y otras. Esta protección es válida para el propietario como para la persona autorizada por el mismo, autorización que puede ser en forma expresa o tácita.

El seguro cubre los daños ocasionados a las personas y a las cosas. En interés de una protección amplia y uniforme a las víctimas del tráfico, la Ley de Seguro obligatorio exige que el contrato se someta a las condiciones generales aprobadas oficialmente y que sea concertado con empresa autorizada para operar en la nación.

Para que el vehículo pueda circular es necesario se le otorgue el distintivo oficial que acredite la existencia del seguro obligatorio de responsabilidad civil.

El contrato de seguro se obtiene mediante la expedición de un certificado de seguro ajustado al modelo oficial y que lleva a cabo la compañía aseguradora al efectuar el asegurado el pago de la primera prima. El contrato comienza a regir en el momento pactado. Dada la importancia del certificado para la circulación del vehículo, la compañía responde de los daños y perjuicios que al asegurado sobrevengan en caso de retraso en su expedición.

El asegurado debe presentar el certificado de seguro en la Oficina pública que le autoriza para circular su vehículo. Dicha oficina conserva el certificado, el cual, no puede ser exigido al circular. El asegurado puede solicitar se le expida un duplicado, la Oficina pública examinará si el certificado corresponde a la suma asegurada según la clase de vehículo. Expedido el distintivo oficial, la Oficina lo comunicará a la compañía aseguradora.

La aseguradora debe comunicar a la misma Oficina pública la cancelación o vencimiento del seguro, con el fin de retirar de la circulación el vehículo. A partir del aviso comienza el plazo de un mes de responsabilidad del asegurador señalado en la Ley general de seguros en caso de extinción del contrato.

Se establecen sanciones a los infractores de la Ley de seguro obligatorio que pueden ser, la privación de libertad hasta los cinco años o multa de 10,000 marcos.

En el lapso de una semana de producido el hecho que origina su responsabilidad frente al tercero, el asegurado está obligado a comunicarlo al asegurador. Este entregará al tercero la indemnización correspondiente dentro de las dos semanas

siguientes de haber sido reconocido su derecho.

Desde el punto de vista subjetivo las pretenciones han de formularse contra el asegurado o demás personas aseguradas cuando por el uso del vehículo de motor:

a) Se haya producido lesiones o muerte de alguna persona;

b) Se haya producido pérdida, daños o destrucción de cosas;

c) O daños en el patrimonio no relacionados directa- o indirectamente con daños en las personas o en las cosas.

Además del tomador del seguro, se consideran personas aseguradas:

a) El que tenga el vehículo a su disposición;

b) El conductor del mismo;

c) Las personas que desempeñen sus actividades laborales al servicio del tomador del seguro o del conductor, o que le acompañen para la realización de trabajos auxiliares no ocasionales;

d) Los cobradores de autobuses que tengan relación laboral con el que tiene a su disposición el seguro o con el asegurado.

El seguro de accidentes comprende los ocurridos en relación causal con la conducción, aprovechamiento, mantenimiento, carga y descarga, así como estacionamiento del vehículo o su remolque. Comprende también los accidentes ocurridos al subir o bajar del vehículo. Garantizando los daños físicos sufridos por los asegurados.

CAPITULO IV.

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

CAPITULO IV.

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

La responsabilidad civil constituye actualmente uno de los principales puntos de atención de la doctrina científica y de la jurisprudencia de los Tribunales. Puede asegurarse que son pocos los problemas jurídicos que pueden disputar hoy al de la responsabilidad civil la primacía en el orden de las preocupaciones de juristas.

La primordial preocupación por la atención a las víctimas de las más diversas actividades humanas, la clara conciencia de las crecientes dificultades que comporta la prueba de la causalidad y de la culpabilidad personal, que demanda una colectivización del riesgo, la proliferación de las personas jurídicas, las mismas corrientes filosóficas contemporáneas, en época de tan profundos y constantes cambios sociales, consecuencia de las graves crisis a que se ve expuesta la vida del hombre moderno en todos los campos, son circunstancias que inciden en el mundo del Derecho, ciencia social por excelencia, y lógicamente en la parcela jurídica de la responsabilidad civil.

Superada la época codificadora, fruto de la madurez en la evolución jurídica de la humanidad, al tiempo que fruto también de una tradición y de unos principios filosóficos y políticos, el legislador moderno huye habitualmente de recomponer globalmente los cuerpos legales, que suelen ser como monumentos históricos, orgullo de naciones y culturas, como monumentos literarios y cimas notorias en la evolución social y jurídica de los hombres, por lo que son defendidos y protegidos desde bien distintos campos. (30)

30. Puerta Luis, Luis Román, La Solidaridad del Responsable Civil y de su Compañía Aseguradora, Edit. Montecorvo, S.A. Madrid, 1977, p.20.

Este hecho obliga al legislador contemporáneo a seguir, salvo raras excepciones, el camino de la especialización. Se procura no tocar los Códigos, pero se extraen de ellos aquellas materias que requieren una ineludible actualización para adecuarlas a las exigencias de la evolución social, derivada frecuentemente de un profundo cambio de los principios filosóficos y políticos que inspiraron las normas codificadoras.

Definición de contrato.- El contrato se define como un acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones; es una especie dentro del género de los convenios. El convenio es un acuerdo de voluntades para crear, transmitir, modificar ó extinguir obligaciones y derechos reales o personales; por lo tanto el convenio tiene dos funciones: una positiva, que es crear o transmitir obligaciones y derechos, y otra negativa: modificarlos o extinguirlos.

Dentro de la terminología jurídica se ha hecho una distinción entre contratos y convenios en sentido estricto: al contrato se le ha dejado la función positiva, es decir, el acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones, y al convenio en sentido estricto, le corresponde la función negativa de modificar o extinguir esos derechos y obligaciones.

Los contratos pueden ser clasificados en bilaterales o unilaterales.- El contrato unilateral es el acuerdo de voluntades que engendra solo obligaciones para una parte y derechos para la otra. El contrato bilateral es el acuerdo de voluntades que da nacimiento a derechos y obligaciones en ambas partes.

Onerosos o gratuitos.- Es oneroso el contrato que impone provechos y gravámenes recíprocos. Es gratuito aquel en que los provechos corresponden a una de las partes y los gravá-

menes a la otra.

Generalmente se afirma que los contratos a título gratuito se celebran en consideración a la persona, en tanto que los contratos a título oneroso se llevan a cabo por razones exclusivamente patrimoniales o económicos y, por lo tanto, para nada toman en cuenta las condiciones personales.

Contratos conmutativos y aleatorios.- Los contratos onerosos se subdividen en conmutativos y aleatorios, Son conmutativos, cuando los provechos y gravámenes son ciertos y conocidos desde la celebración del contrato; es decir, cuando la cuantía de las prestaciones puede determinarse desde la celebración del contrato. Son aleatorios, cuando los provechos y gravámenes dependen de una condición o término, de tal manera que no puede determinarse la cuantía de las prestaciones en forma exacta, sino hasta que se realice la condición o el término.

Generalmente, al definirse los contratos conmutativos y aleatorios no se hace esta distinción, sino que se confunden sus características, diciendo que en el conmutativo hay posibilidad de conocer las ganancias o pérdidas desde la celebración del contrato, y que en el aleatorio no existe esa posibilidad, sino que esto se sabrá cuando se realice la condición o el término.

Formales y consensuales.- Son contratos formales aquellos en los que el consentimiento debe manifestarse por escrito, como un requisito de validez, de tal manera que si se otorga en escritura pública o privada, según el acto, el contrato estará afectado de nulidad relativa. Por consiguiente, el contrato formal es susceptible de ratificación expresa o tácita; en la expresa se observa la forma omitida; en la tácita se cumple voluntariamente.

El contrato consensual en oposición al formal, es aquel

que para su validez no requiere que el consentimiento se manifieste por escrito y, por lo tanto, puede ser verbal, o puede tratarse de un consentimiento tácito, mediante hechos que necesariamente lo supongan, o derivarse del lenguaje mímico, que es otra forma de expresar el consentimiento sin recurrir a la palabra o a la escritura.

Los caracteres actuales de éste contrato en su aceptación más general, son los siguientes:

a) El seguro es un contrato aleatorio. En cuanto a lo anterior es de observar que el seguro sigue siendo un contrato aleatorio para el asegurado, pero esta nota sufre acentuada atenuación para la compañía aseguradora, en cuanto ésta generalmente puede subrogarse en el lugar del perjudicado para demandar las prestaciones realizadas, contra el tercero responsable del siniestro. Por ello podríamos considerar al seguro más que como contrato aleatorio como negocio de crédito, y en esta dirección económica, tendiente a disminuir el riesgo del azar o a suprimirlo, se diferencia el seguro de los contratos de juego y apuestas. (31)

b) El carácter del seguro como contrato consensual es discutible. Sin embargo, creemos que ha de distinguirse entre perfección del seguro por el mero consentimiento y el comienzo o continuación de sus efectos, para lo que se requiere el previo pago de la prima.

c) El seguro como contrato bilateral ha suscitado también objeciones, pues su característica actual puesta de relieve de ser un contrato de masa, y como tal de adhesión, ha revelado desde el punto de vista de la bilateralidad del seguro

31. Santos Briz, Jaime, Derecho de la Circulación, Edit. Montecorvo, S.A., Madrid, 1976, p. 365.

que hay adhesión no sólo al asegurador, sino además a la masa de asegurados que componen una comunión de riesgo; de manera que cada asegurado contrata con la aseguradora y con el grupo de asegurados.

d) El seguro también es un contrato de adhesión. Esta adhesión ha de entenderse como limitada a la configuración interna del contrato, ya que las condiciones generales de las pólizas estarán sujetas al control del Estado, y no en cuanto a la conclusión del mismo, en cuanto a cada asegurado. Esta libertad de conclusión de los seguros permite sostener que estos contratos siguen encuadrados en el Derecho Civil, no obstante las numerosas normas coactivas y de orden público que los regulan.

1. EL SEGURO VOLUNTARIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

Los riesgos que pueden ampararse bajo la póliza del seguro voluntario de Responsabilidad Civil, se definen en las especificaciones de cobertura que pueden ser de tipo amplia o limitada, que una vez contratado se indica por las anotaciones correspondientes en la carátula de cada póliza, quedando sujetas a los límites máximos de responsabilidad que en las cláusulas se mencionan.

A. DAÑOS MATERIALES.

Los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo a consecuencia de los siguientes riesgos:

a) Colisiones y volcaduras.

b) Rotura de cristales: parabrisas, laterales, aletas y medallón.

c) Ciclón, huracán, granizo, terremoto, erupción

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

volcánica, alud, derrumbé de tierra o piedras, caída o derrumbe de construcciones, edificaciones, estructuras u otros objetos, caída de árboles o sus ramas e inundación.

e) Acto de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbios de carácter obrero, mítines, manifestaciones populares, motines, o de personas mal intencionadas durante la realización de tales actos, o bien ocasionados por las medidas de represión tomadas por las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones que intervengan en tales actos.

B. ROBO TOTAL.

Ampara el robo total del vehículo y las pérdidas o daños materiales que sufra a consecuencia de su robo. En el caso de que haya recuperación después de perpetrado este, la aseguradora aplicará un deducible ya estipulado, cuando ésta realice un pago por pérdidas o daños sufridos al vehículo asegurado.

C. RESPONSABILIDAD CIVIL DE DAÑOS A TERCEROS. (32)

Esta cobertura ampara la Responsabilidad Civil en que incurra el asegurado o cualquier persona que con su consentimiento expreso o tácito use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause daños materiales a terceros en sus bienes y/o cause lesiones corporales o la muerte de terceros, incluyendo la indemnización por daño moral que en su caso legalmente corresponda.

En caso de tractocamiones solamente quedará amparada la Responsabilidad Civil del primer remolque siempre y cuando sea arrastrado por éste, salvo pacto en contrario, no quedará amparado el segundo remolque.

32. Póliza de Seguro Sobre Automóviles Residentes, Camiones y Vehículos Carga. Folleto de Aseguradora Mexicana, "ASEMEX", México, 1992.

En adición y hasta por una cantidad igual al límite máximo de Responsabilidad Civil esta se extiende a cubrir, los gastos y costas a que fuere condenado el Asegurado o cualquier persona que con su consentimiento expreso o tácito use el vehículo, en caso de juicio civil seguido en su contra con motivo de su responsabilidad civil.

D. GASTOS MEDICOS A OCUPANTES.⁽³¹⁾

El pago de gastos médicos por concepto de hospitalización, medicinas, atención médica, enfermeras, servicio de ambulancia, y gastos de entierro, originados por lesiones corporales que sufra el asegurado o cualquier persona ocupante del vehículo, en accidentes de tránsito ocurridos mientras se encuentren dentro del compartimiento, caseta o cabina destinados al transporte de personas.

El seguro no cubre los daños causados a terceros, cuando el conductor carezca de licencia de manejo, por conducir en estado de ebriedad, por descompostura mecánica; por situaciones de tipo bélico ya sea por guerra extranjera o por guerra civil, etc.

En caso de siniestro el asegurado se obliga a dar aviso tan pronto tenga conocimiento del hecho, presentar formal querrela ante las autoridades competentes y dar aviso a la Policía Federal de Caminos, cuando se trate de robo .

Las coberturas amparadas por la póliza se aplicarán en caso de accidentes ocurridos dentro de la República Mexicana. Y todas las acciones que se deriven de este contrato de seguro prescribirán en dos años, contados en los términos del artículo 81 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, desde la fecha del acontecimiento que les dio origen salvo los casos de excepción

33. Op. Cit.

consignados en el artículo 82 de la misma ley.

Se interrumpirá no sólo por las causas ordinarias, sino también por el nombramiento de perito o por la iniciación del procedimiento señalado por el artículo 135 de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.

En caso de controversia, el quejoso deberá ocurrir a la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas en sus oficinas centrales o en las de sus delegaciones en los términos del artículo 135 de la Ley antes citada, y si dicho organismo no es designado árbitro, podrá ocurrir a los tribunales competentes del domicilio de la Aseguradora.

FORMATO DE: POLIZA DE SEGURO SOBRE AUTOMOVILES
RESIDENTES. (34)

CONDICIONES GENERALES

PRELIMINAR

La Compañía y el Asegurado han convenido las coberturas y las sumas aseguradas que aparecen en la carátula de esta póliza como contratadas, con conocimiento de que se puede elegir una o varias de las coberturas básicas y adicionalmente, si así se desea, una o varias de las coberturas accesorias.

CLAUSULA 1a. ESPECIFICACION DE COBERTURAS.

1.- DAÑOS MATERIALES.

Los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo a consecuencia de los siguientes riesgos:

34.- Folleto de Seguros América, S.A., México, 1992.

"Póliza de seguro sobre automóviles residentes".

- a) Colisiones y vuelcos.
- b) Rotura de cristales, parabrisas, laterales, aletas y medallón.
- c) Incendio, rayo y explosión.
- d) Ciclón, huracán, granizo, terremoto, erupción volcánica, alud, derrumbe de tierra o piedras, caída o derrumbe de construcciones, edificaciones, estructuras u otros objetos, caída de árboles o sus ramos e inundación.
- e) Actos de personas que tomen parte en paros, huelgas, disturbios de carácter obrero, mítines, alborotos populares, motines o de personas mal intencionadas durante la realización de tales actos, o bién ocasionados por las medidas de represión tomadas por las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones que intervengan en dichos actos.
- f) Transportación.- Varadura, hundimiento, incendio, explosión, colisión o vuelco, descarrilamiento o caída del medio de transporte en que el vehículo sea conducido; caída del vehículo durante las maniobras de carga, transbordo o de carga, así como la contribución por avería gruesa o por cargos de salvamento.

Queda entendido que los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo, a consecuencia de los riesgos arriba mencionados, quedarán amparados aún en el caso de que se produzcan cuando dicho vehículo haya sido objeto de hechos que constituyan el delito de abuso de confianza, excepto cuando dicho delito sea cometido por familiares del asegurado.

2.- ROBO TOTAL.

Ampara el robo total del vehículo, y las pérdidas o daños materiales que sufra a consecuencia de su robo total.

En adición, cuando no se contrate la cobertura de daños materiales quedarán amparados los daños ocasionados por los riesgos que se mencionan en los incisos c, d, e y f que se mencionan en el punto 1 de esta cláusula.

La protección de esta cobertura operará aún cuando los hechos que den lugar al siniestro constituyan el delito de abuso de confianza, excepto cuando dicho delito sea cometido por familiares del asegurado.

DEDUCIBLE

Las coberturas de daños materiales y robo total se contratan con aplicación invariable en cada siniestro de una cantidad a cargo del asegurado, denominada deducible. El monto de esta cantidad resulta de aplicar a la suma asegurada en la fecha del siniestro, el porcentaje elegido por el asegurado de las opciones autorizadas por la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, que aparece en la carátula de la póliza.

En reclamaciones por rotura de cristales, únicamente quedará a cargo del asegurado, el monto que corresponda al 10% del deducible estipulado.

Tratándose de seguros sobre camiones de carga, con capacidad mayor a 3.5 toneladas, cuando se haya optado por el deducible de 2% y ocurra un siniestro a consecuencia de colisiones y vuelcos con la circunstancia de que el vehículo sea conducido por persona menor a 21 años de edad, el mencionado deducible se duplicará. En los demás casos no operará esta duplicación.

Por lo que se refiere a la cobertura de robo total, en el caso de que haya recuperación después de perpetrado el robo, solamente se aplicará el deducible contratado cuando la compañía realice un pago por pérdidas o daños sufridos por el vehículo asegurado.

3.- RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS.

Esta cobertura ampara la responsabilidad civil en que incurra el asegurado o cualquier persona que con su

consentimiento expreso o tácito use el vehículo y que a consecuencia de dicho uso cause daños materiales a terceros en sus bienes y/o cause lesiones corporales o la muerte a terceros, incluyendo la indemnización por daño moral que en su caso legalmente corresponda.

En adición y hasta por una cantidad igual al límite máximo de responsabilidad esta cobertura se extiende a cubrir, los gastos y costas a que fuere condenado el asegurado o cualquier persona que con su consentimiento expreso o tácito use el vehículo, en caso de juicio civil seguido en su contra con motivo de su responsabilidad civil.

El límite máximo de responsabilidad de la compañía en esta cobertura, se establece en la carátula de esta póliza y opera como suma asegurada única para los diversos riesgos que se amparan en esta cobertura.

4.- GASTOS MEDICOS OCUPANTES.

El pago de gastos médicos por concepto de hospitalización, medicina, atención médica, enfermeros, servicio de ambulancia y gastos de entierro, originados por lesiones corporales que sufra el asegurado o cualquier persona ocupante del vehículo, en accidentes de tránsito ocurridos mientras se encuentren dentro del compartimiento, caseta o cabina destinados al transporte de personas.

Los conceptos de gastos médicos ocupantes cubiertos por la póliza, amparan lo siguiente:

- a) Hospitalización.- Alimentos y cuarto en el hospital, fisioterapia, gastos inherentes a la hospitalización y en general, drogas y medicinas que sean prescritas por un médico.
- b) Atención médica.- Los servicios de médicos, cirujanos, osteopatas o fisioterapeutas legalmente autorizados para ejercer sus respectivas profesiones.

c) Enfermeros. El costo de los servicios de enfermeros o enfermeras titulados o que tengan licencia para ejercer.

d) Servicios de ambulancia. Los gastos erogados por servicios de ambulancia, cuando sea indispensable.

e) Gastos de entierro. Los gastos de entierro se considerarán hasta por un máximo de 50% del límite de responsabilidad por persona bajo esta sección, que serán reembolsados mediante la presentación de los comprobantes respectivos. En caso de que al momento de ocurrir el accidente el número de ocupantes exceda el máximo de personas autorizadas, conforme a la capacidad del vehículo, el límite de responsabilidad por persona se reducirá en forma proporcional.

5.- EQUIPO ESPECIAL.

I. DEFINICION.

Se considerará equipo especial cualquier parte, accesorio, rótulo o conversión instalado a petición expresa del comprador o propietario del vehículo, en adición a las partes o accesorios con los que el fabricante adapta cada modelo y tipo específico que presenta al mercado.

II. COBERTURA.

Los riesgos amprados por esta cobertura se dividen en las siguientes secciones:

a) Los daños materiales que sufra el equipo especial instalado en el vehículo, a consecuencia de los riesgos descritos en la cobertura de daños materiales.

b) El robo, daño o pérdida del equipo especial, a consecuencia del robo total del vehículo y de los daños o pérdidas materiales amparados en la cobertura de robo total.

DEDUCIBLE.

Esta cobertura se contrata con la aplicación invariable en cada siniestro, de una cantidad deducible a cargo del asegurado del 25% sobre el monto de la suma asegurada de los bienes que resulten afectados en el siniestro.

CLAUSULA 2a. AJUSTE AUTOMATICO DE SUMAS ASGURADAS.

La compañía conviene con el asegurado que si durante la vigencia de esta póliza, el valor asegurado del vehículo y/o su equipo especial se vieran incrementados por el efecto del alza de precios, la compañía aumentará mensualmente en forma automática la suma asegurada.

Lo anterior se llevará a cabo de conformidad con el porcentaje de aumento que señale el "índice general" de Índice Nacional de Precios al Consumidor, publicado por el Banco de México.

CLAUSULA 3a. RIESGOS NO AMPARADOS POR EL CONTRATO, PERO QUE PUEDEN SER CUBIERTOS MEDIANTE CONVENIO

1. Los daños que cause el vehículo a consecuencia de:
 - a) Destinarlo a un uso o servicio diferente al indicado que implique una agravación del riesgo.
 - b) Arrastrar remolques.
 - c) utilizarlo para fines de enseñanza o de instrucción de su manejo o funcionamiento.
 - d) Participar directa o indirectamente con el vehículo, en carreras o pruebas de seguridad, resistencia o velocidad.

CLAUSULA 4a. RIESGOS NO AMPARADOS POR EL CONTRATO.

1. El daño que sufra o cause el vehículo, cuando éste sea conducido por persona que carezca de licencia para conducir el vehículo expedida por autoridad competente.

2. Las pérdidas o daños que sufra o cause el vehículo, como consecuencia de operaciones bélicas, ya fueren provenientes de guerra extranjera o de guerra civil, insurrección, subversión, rebelión, expropiación, requisición, confiscación, incautación o detención por parte de las autoridades legalmente reconocidas con motivo de sus funciones que intervengan en dichos actos.

3.- Cualquier perjuicio, gasto, pérdida o daño indirecto que sufra el asegurado, comprendiendo la privación del uso del vehículo.

4.- La rotura, descompostura mecánica o la falta de resistencia de cualquier pieza del vehículo como consecuencia de su uso, a menos que fueren causados por alguno de los riesgos amparados.

5.- Las pérdidas o daños debidos a desgaste natural del vehículo o sus partes, la depreciación que sufra su valor, así como los daños materiales que sufra el vehículo y que sean ocasionados por su propia carga, a menos que fueren causados por algunos de los riesgos amparados.

6.- Las pérdidas o daños causados por la acción normal de la marea, aún cuando provoque inundación.

7.- Los daños que sufra o cause el vehículo, por sobrecargarlo o someterlo a tracción excesiva con relación a su resistencia o capacidad.

8.- La responsabilidad civil del asegurado por daños materiales a:

a) Bienes que se encuentren bajo su custodia o responsabilidad.

b) Bienes que sean propiedad de personas que dependan civilmente del asegurado.

c) Bienes que sean propiedad de empleados, agentes o

representantes del asegurado, mientras se encuentren dentro de los predios de este último.

d) Bienes que se encuentren en el vehículo asegurado.

9.- La responsabilidad civil por daños a terceros en sus personas cuando dependan civilmente del asegurado o cuando estén a su servicio en el momento del siniestro o bien, cuando sean ocupantes del vehículo.

10.- Los gastos de defensa jurídica del conductor del vehículo con motivo de los procedimientos penales originados por cualquier accidente y el costo de fianzas o cauciones de cualquier clase, así como las sanciones, perjuicios o cualesquiera otras obligaciones distintas de la reparación del daño material que resulte a cargo del asegurado con motivo de su responsabilidad civil, sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula séptima inciso uno fracción a (obligaciones del asegurado), y sin perjuicio de lo señalado en la cláusula 1 inciso 3.

11.- Las pérdidas o daños causados a las partes bajas del vehículo al transitar fuera de caminos o cuando estos se encuentren en condiciones intransitables.

12.- Las prestaciones que deba solventar el asegurado por accidentes que sufran las personas ocupantes del vehículo, de los que resulten obligaciones en materia de responsabilidad civil, penal, o de riesgos profesionales.

13.- El daño que sufra o cause el vehículo, cuando sea conducido por persona que en ese momento se encuentre en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, si estas circunstancias influyeron en forma directa en el accidente causa del daño. Esta exclusión opera únicamente para vehículos de tipo comercial, tales como: camionetas pick up, panel, campers, trailers, tractocamiones, camiones o autobuses de pasajeros y en general todo tipo de vehículos destinados al transporte de mercancías.

14.- La responsabilidad civil del asegurado a consecuencia de daños causados por la carga, en accidentes ocurridos cuando el vehículo se encuentre fuera del servicio o efectuando maniobras de carga o descarga.

CLAUSULA 7a. OBLIGACIONES DEL ASEGURADO.

En caso de siniestro el asegurado se obliga a:

a) Ejecutar todos los actos que tiendan a evitar o disminuir el daño. Si no hay peligro en la demora, pedirá instrucciones a la compañía, debiendo atenerse a las que ella le indique. Los gastos hechos por el asegurado, que no sean manifiestamente improcedentes, se cubrirán por la compañía, y si esta da instrucciones, anticipará dichos gastos.

b) Dar aviso a la compañía tan pronto como tenga conocimiento del hecho, salvo casos de fuerza mayor.

c) Presentar formal querrela o denuncia ante las autoridades competentes, cuando se trate de robo u otro acto delictuoso que pueda ser motivo de reclamación al amparo de esta póliza y cooperar con la compañía para conseguir la recuperación del vehículo o del importe del daño sufrido.

CLAUSULA 9a. TERRITORIALIDAD

Las coberturas amparadas por esta póliza, se aplicarán en caso de accidentes dentro de la República Mexicana. La aplicación de las coberturas amparadas se extiende a los Estados Unidos de Norteamérica y al Canadá, con excepción de las coberturas de responsabilidad civil.

CLAUSULA 13a PRESCRIPCION.

Todas las acciones que se deriven de este contrato de seguro prescribirán en dos años, contados en los términos del

artículo 81 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, desde la fecha del acontecimiento que les dio origen, salvo los casos de excepción consignados en el artículo 82 de la misma ley.

La prescripción se interrumpirá no solo por las causas ordinarias, sino también por el nombramiento de perito o por la iniciación del procedimiento señalado por el artículo 135 de la Ley General de Instituciones de Seguro.

CLAUSULA 15a. SUBROGACION.

La compañía se subrogará hasta por la cantidad pagada en los derechos del asegurado, así como en sus correspondientes acciones, contra los autores o responsables del siniestro. Si la compañía lo solicita, a costa de la misma, el asegurado hará constar la subrogación en escritura pública. Si por hechos u omisiones del asegurado se impide totalmente la subrogación, la compañía quedará liberada de sus obligaciones.

2. P R O L I B E R. (35)

PROLIBER es una caución en su modalidad de Fianza, integrada con un seguro de responsabilidad civil, actuando como una garantía y protección a la persona. O sea al conductor, y no al vehículo, a través de una Fianza-Seguro que opera en caso de accidentes de tránsito que ocasionen daños materiales, daños a las vías de comunicación, lesionados y homicidios. PROLIBER opera a través de una tarjeta de acreditación personal e intransferible que comprueba su inclusión en una Fianza Global cuyo beneficiario es la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, y se pretende tenga validez a nivel de toda la República Mexicana, por lo que se están celebrando convenios con todos los Estados, y en la póliza de Seguro Maestra cuyo beneficiario es cualquier tercero que se vea afectado en sus bienes o persona.

A.- FUNDAMENTACION LEGAL DE PROLIBER.

La fundamentación legal de PROLIBER se establece en los siguientes ordenamientos:

a) La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en su artículo 20.

b) El Código Penal para el Distrito Federal vigente, en su artículo 62.

c) El Código de Procedimientos Penales para el Distrito Federal, en sus artículos 134 y 271.

d) La circular C/003/90 del 25 de mayo de 1990, que indica cómo fijar los montos de las cauciones para garantizar la libertad del conductor cuando hay lesionados y homicidio.

e) El Convenio de Colaboración firmado por la Procuraduría General de Justicia del Distrito Federal, Afianzadora Insurgentes, Seguros América, Seguros la República y Seguros Tepeyac.

f) La circular C/001/91 del 26 de abril de 1991 que comunica la aceptación de la Fianza-Seguro para el conductor.

B.- CONCEPTOS QUE CUBRE PROLIBER.

PROLIBER mediante la Fianza, garantiza al titular de esta, su libertad cuando por el tránsito de vehículos incurre en los delitos de daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio, ataques a las vías de comunicación o por la concurrencia de todos ellos; y asimismo garantiza la liberación del vehículo, excepto que haya sido intruducido ilegalmente en el país, o que se encuentre involucrado en la comisión de otro ilícito.

Ante el Ministerio Público, PROLIBER garantiza la

presentación del conductor, cada vez que este lo requiera para integrar la averiguación previa correspondiente; el pago de la caución en la cantidad que fije el Agente del Ministerio Público con base en la circular C/003/90 del 25 de mayo de 1990 para el caso en que el conductor se presente por sí o a través de la afianzadora.

PROLIBER cubrirá mediante un Seguro, el pago de la responsabilidad civil a terceros en sus bienes y/o personas, en los casos de: daño en propiedad ajena, lesiones, homicidio, ataques a las vías de comunicación, cometidos con motivo del tránsito de vehículos.

C. MONTO DE LA GARANTIA.

PROLIBER garantiza y cubre obligaciones hasta por \$400'000,000.00 (Cuatrocientos millones de pesos) de la siguiente manera:

Afianzadora Insurgentes, S. A., garantiza a través de su Fianza integrada en PROLIBER, la libertad provisional del conductor, hasta doscientos millones de pesos con base en la circular C/003/90 emitida por el Procurador General de Justicia del Distrito Federal el 25 de mayo de 1990; asimismo garantiza el pago de la Fianza en el caso de que no haya presentado al "Fiado-Asegurado", ni éste se presente, sin causa justificada, dentro del plazo concedido por el Ministerio Público o Autoridad Judicial al que se consigne.

La Aseguradora cubre a los terceros afectados, únicamente hasta doscientos millones de pesos en forma combinada de acuerdo al monto de los daños causados por el conductor. Los conceptos combinados podrán ser: en caso de lesiones, hospitalización, atención médica, servicio de enfermería, servicio de ambulancia; en caso de invalidez o

fallecimiento, indemnización por invalidez parcial o total, indemnización por muerte de terceros, gastos de entierro; y en caso de daños materiales a terceros, reparación de daños de sus vehículos.

Existen dos tipos de tarjetas; la provisional que es de papel con una vigencia de 30 días y la definitiva de plástico, con una vigencia que será de un año.

D.- EXCLUSIONES DE PROLIBER.

PROLIBER no cubre:

a) Los daños o pérdidas materiales que sufra el vehículo que conducía el titular en el momento del accidente.

b) No garantiza la libertad del conductor si conducía en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes o sustancias psicotrópicas en el momento del accidente.

c) No garantiza la libertad si el conductor abandonó a la víctima o lesionado.

d) Por el momento no garantiza la libertad ni cubre daños a terceros, cuando el titular conduzca un vehículo de transporte público federal, local, de servicio escolar.

e) No garantiza la libertad cuando se trate de hechos de competencia de la Procuraduría General de la República o de las Procuradurías de los Estados.

f) No garantiza la devolución del vehículo del titular, cuando haya sido introducido ilegalmente al país, haya sido robado o se encuentre involucrado en la comisión de cualquier otro ilícito.

E.- OBJETIVOS DE PROLIBER.

Sus objetivos principales son:

a) Apoyar la simplificación y modernización de la administración de justicia.

b) Proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito.

c) Proteger y responsabilizar a los conductores que cometen delitos imprudenciales por el tránsito de vehículos.

3. EL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El seguro obligatorio de responsabilidad civil que ha sido implantado en diversos países y que por razones diferentes de orden social y económico reclaman su adopción en el nuestro, donde a pesar de no contar con estadísticas precisas y sistematizadas en materia de accidentes de tránsito, podemos afirmar que existen una gran mayoría de automóviles que no cuentan con seguro.

En primer término debemos destacar que el incremento de vehículos automotores se ha multiplicado en forma alarmante aumentando los riesgos de la vida diaria, creando un problema difícil de solucionar, no solo en la actividad industrial y económica, sino también en nuestra actividad social. El número de accidentes es cada vez mayor; "el rápido aumento de los vehículos de tracción mecánica, que circulan por calles y caminos, ha creado nuevos y graves problemas que trascienden la esfera del daño privado y se convierten en un hecho social que afecta profundamente a la comunidad, pues los accidentes de tránsito restan centenares de ciudadanos útiles y debilitan la economía pública, con la pérdida de su productibilidad y la destrucción de sus propiedades". (36)

36. Fikelstein, José. Accidentes de Tránsito. Buenos Aires, 1942. p.17.

Los principios socializantes actuales tienden a defender a la víctima, ya que en muchos de los casos existe la imposibilidad de probar quién fué realmente el culpable, y resulta más humano y lógico que cargue con los perjuicios, el generador en potencia de este daño; el rigorismo se impone, porque la defensa de la vida e integridad de la persona se hace sentir cada vez más, a medida que aumenta el número y velocidad de los automóviles.

Pichón Riviere dice: "si yo introduzco en la circulación un elemento peligroso, mi condición de transeúnte es distinta a la del que sólo usa los medios naturales de traslación. El medio usado puede, además, proporcionarnos ventajas: mayor velocidad o sea menor tiempo para trasladarme de un punto a otro; mayores comodidades, beneficios de explotación, etc. Luego, si para gozar de estas ventajas debo hacer correr un peligro a los demás, es muy justo que compense a mis semejantes de algún modo". (37)

Pero la defensa de la víctima por medio de la agravación de la responsabilidad del productor del accidente, resultaría inútil si el Estado no garantizase a los damnificados la reparación; es preciso que la ley establezca un mecanismo capaz de asegurar eficazmente la indemnización, pues la simple condena del autor del hecho no es suficiente. Esto se soluciona con el seguro obligatorio a los conductores de vehículos automotores por responsabilidad civil, ya que el seguro voluntario no cumple cabalmente con esos fines.

Otra razón de carácter social, que tiene efectos sobre la colectividad entera, justifica también su implantación.

Al producirse el siniestro, las víctimas en su gran mayoría deben recurrir a los servicios hospitalarios para aten-

37. Pichón Riviere, J. Responsabilidad Civil de los Conductores de Automóviles, Buenos Aires, 1955, p. 19.

derse de sus lesiones, muchas de ellas de gravedad y que requieren de un largo tratamiento, lo que ocasiona al Estados grandes gastos. Ya que si existiese un seguro obligatorio, todos los gastos hospitalarios dejarían de incidir sobre el Estado.

En muchos de los casos, las víctimas quedan incapacitadas parcial o totalmente para trabajar, sin que logren la reparación de quien les causó directamente las lesiones, debiendo ser asistido por las instituciones de beneficencia pública.

Las ventajas que ofrece el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los conductores son muchas y su necesidad ha surgido a raíz de la ineficacia del seguro voluntario como medio de defensa social.

4. PROYECTO DEL SEGURO OBLIGATORIO PARA CONDUCTORES DE VEHICULOS AUTOMOTORES.

Después de haber efectuado el análisis de las razones a favor de la implantación del seguro obligatorio para conductores de vehículos automotores, fijaremos las bases de una Ley o Reglamento en tal sentido, tomando como guía las doctrinas y legislaciones de otros países, las cuales varían en su organización y funcionamiento, adecuándolo a nuestras leyes, así como también por las modalidades propias del tránsito del país, ya que debe adecuarse al medio donde debe aplicarse.

Empezaremos por estudiar los participantes en el contrato: asegurador y asegurado. También puede enteresar a los terceros, a favor de quienes se realiza.

a) Asegurado.- Las personas que tienen la obligación de asegurarse por la responsabilidad civil de los automotores, son naturalmente los conductores, los que deben responder por

los perjuicios que ocasionen con motivo del tránsito de vehículos.

Las legislaciones varían al determinar dichos sujetos, lo que debe atribuirse a sus diversos puntos de vista; para algunos el responsable civil de los daños producidos por los automotores, es su propietario (Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Suecia, etc); en Checoslovaquia, es el poseedor inscripto en el registro automovilístico; mientras que para otras es el detentador o el individuo que tiene su disponibilidad: Austria, Gran Bretaña, Suiza, etc.

El proyecto de Marcel Regnier y Mollard, presentado al senado francés el 15 de febrero de 1934. Este dispone que el "detentador" es el obligado a asegurarse, agregando el artículo 1º que "se debe entender por tal la persona física o moral a nombre de quien el recibo de declaración (o sea permiso de circular), es asentado", ya que muchas veces el propietario del automóvil lo pudo haber entregado en préstamo o locación a otro por un tiempo más o menos largo, y no coincidir dicho sujeto con quien debe responder por el accidente. (38)

Estimamos que esta última es la más acorde a nuestra legislación. Ya que nuestro proyecto, más que un seguro de responsabilidad, pretende ser un seguro contra los daños que el automotor pueda causar a terceros, independientemente de si el conductor es el propietario o el "detentador".

b) El asegurador.- Encontrándose vinculada estrechamente esta convención obligatoria con el interés público, todas las legislaciones sin excepción, disponen que únicamente pueden tomar dichos riesgos, las empresas aseguradoras que se encuentren plenamente reconocidas, que hayan dado cauciones determinadas, y que estén sometidas al estricto control del Estado, para garantizar su regular funcionamiento y solvencia.

38. Cámara, Hector. Seguro Obligatorio de Automoviles, Edit. Depalma, Buenos Aires, Argentina, 1943. p. 57.

c) Objeto del seguro.- El riesgo garantizado por el seguro, comprende los daños producidos por los automotores en la persona o bienes de terceros. Algunas Leyes establecen que los daños producidos a las personas transportadas en el vehículo no son cubiertos por el seguro, otras sólo disponen que la tutela no les alcanza cuando el vehículo es conducido por un tercero no autorizado y esta situación es conocida por ellos. Las hay que excluyen del seguro al conyuge, sus ascendientes y descendientes, consanguíneos o afines, dentro del cuarto grado, del conductor o propietario, y también se ha excluido del beneficio del seguro obligatorio a las personas que sufran accidentes en ejercicio de sus funciones al servicio del dueño del automóvil. (39)

El proyecto de Regnier y Mollard, al contrario, prohíbe la exclusión de todas estas personas: "el contrato no puede excluir de la garantía, como terceros: al detentador, su cónyuge, sus ascendientes y sus descendientes en todas las circunstancias; el conductor y las personas que tengan con él vínculos de parentesco arriba definidos, si el vehículo era conducido en el momento del accidente por una persona que no sea el detentador, y los asalariados del detentador y del conductor, en la medida en que el accidente pone en juego la responsabilidad de estos últimos, en los términos de la legislación sobre accidentes de trabajo". (40)

Nosotros consideramos que este último es el que va mas acorde a nuestras leyes.

d) Monto del daño asegurado.- Las sumas varían naturalmente en todos los países en razón del tipo del vehículo, de la gravedad del accidente o según se trate de daños a personas o cosas, variando además cuando resultaran lesionadas o muertas mas de dos personas, quedando sujeto a que sea el

39. Op. Cit. p. 63

40. Op. Cit. p. 63

Estado quien determine dichos montos, de acuerdo con las tasas vigentes en el momento de su implantación.

e) Duración del contrato.-No hallamos en las leyes estudiadas los plazos de duración del contrato, pues los autores han dejado aparte este punto y al libre arbitrio de los estipulantes. Sin embargo, se entiende que la tutela asegurativa debe ser mantenida por todo el tiempo de duración del automovil, y si por cualquier razón se llegase a prescindir de éste, deberá darse aviso a la autoridad correspondiente para el retiro o cancelación del permiso de circulación.

El único requisito sería, que al solicitarse el permiso de circulación, el propietario del automovil exhiba la póliza del contrato de seguro; la observancia de su cumplimiento es fácil, ya que se efectuaría al tramitar su permiso de circular, pues este se realiza anualmente cuando se efectúa el pago del impuesto de tenencia y de circulación, siendo controlada por los agentes de tránsito, mientras los automóviles se encuentren en circulación.

f) Transmisión del automóvil y sus efectos sobre el seguro.- Entre las leyes no hay uniformidad; mientras algunas sostienen que al pasar el vehículo de la propiedad de un individuo a otro, no caduca el seguro, que queda en vigencia hasta su normal terminación, otras en cambio, disponen que cesa al momento de la transmisión.

Dentro del primer tipo podemos citar la finlandesa, cuyo artículo 9 estatuye: "El seguro queda en vigor, si el vehículo a motor cambia de propietario durante el término del contrato"; como ejemplo del segundo, puede mencionarse la ley austriaca, cuyo artículo 49 expresa: "En caso de cambio de posesión, el nuevo poseedor del automóvil no tiene derecho a ponerlo en circulación, antes de que lo haya provisto de la protección del seguro contra la responsabilidad civil. Está obligado a presentar a la autoridad, en ocasión de la

advertencia prescrita sobre la adquisición del vehículo un nuevo certificado del seguro". La ley suiza da una solución intermedia: "Por la transferencia del permiso de circulación, los derechos y obligaciones que derivan del contrato de seguro, pasan de pleno derecho al nuevo detentador. El asegurador y el nuevo propietario pueden rescindir el seguro dentro de los catorce días a contar desde el momento que ellos tuvieron conocimiento de la transferencia. (41)

De los sistemas antes expuestos, nos parece preferible el primero, por razones de orden económico y práctico, ya que si no se correría el peligro de que el vehículo circulara un tiempo sin seguro que sería, durante el lapso desde la transferencia del automóvil, hasta que se realizara el nuevo contrato, lo que podría ocasionar trastornos al objetivo legal.

e) Violación a la obligación de asegurarse.- Nos ocuparemos de la situación del vehículo que circula sin haber contratado el seguro obligatorio. Constituye un grave problema, que generalmente no ha sido resuelto satisfactoriamente en las legislaciones estudiadas, pues mientras algunos no lo contemplan, lo que parece en principio inadmisibles, otras se limitan a aplicar al infractor sanciones penales, entre ellos Austria, Checoslovaquia, Dinamarca, Finlandia, Gran Bretaña, Luxemburgo, Suecia; solución que no satisface a la víctima, ya que su derecho queda sin obtener reparación.

La ley sueca, ha expuesto en su artículo 21 una solución justa y realista: si el responsable del accidente no ha tomado el seguro-automóvil, en caso de ser insolvente, los establecimientos de seguros que efectúan operaciones de este ramo, quedan todos obligados solidariamente respecto de la víctima, como si ellos hubieran sido los aseguradores. Esta responsabilidad pecuniaria se reparte entre las compañías a

prorrata de las sumas que han percibido en concepto de primas por los seguros de automóviles, quedando subrogadas en los derechos de las víctimas, frente al responsable del daño y por la parte que cada una haya pagado.

La ley suiza estructura otro sistema semejante: la Confederación tiene incluido con todas las compañías del ramo, un seguro a favor de los terceros que resulten lesionados o muertos, por quienes no pueden reparar el daño ocasionado. La Confederación paga las primas, con su participación en la tasa de la gasolina.

De las soluciones expuestas, nos parece más recomendable la ley sueca: que en estos casos respondan solidariamente todas las compañías de seguros del ramo, las que dividirán la indemnización proporcionalmente, conforme a lo que han percibido en concepto de prima por los seguros de automóviles en dicho año. Asimismo puede ser más eficiente, pues la víctima tendrá que accionar contra cualquiera de las compañías aseguradoras, la que luego hará el prorrateo con las demás, y aquella podrá hacer una defensa judicial más adecuada por tener interés directo, evitando colusiones entre el autor del hecho y el damnificado.

Aunque resulte obvio, a los autores de estos hechos se les deberán aplicar las sanciones penales que la ley determine.

En esta forma evitamos que la víctima quede privada de toda garantía cuando la persona obligada a contratar el seguro obligatorio no haya cumplido con esta obligación.

f) Accidentes anónimos.- Nos referiremos a los accidentes que ocurren en nuestra vida diaria: el que es cometido cuando el autor del hecho se da a la fuga, siendo imposible su identificación.

En estos casos, al igual que el punto que antecede,

deberán responder solidariamente todas las compañías de seguros y en la proporción ya mencionada.

Debemos tener cuidado en estos casos, pues es posible simular accidentes, y la supuesta víctima encontrarse favorecida en la litis por carecer de contraparte, y permanecer así ignoradas diferentes circunstancias que reducirían la indemnización. Debiendo quedar excluidos los daños a las cosas que puedan ser fácilmente desfiguradas, lo que se prestaría a abusos.

Asimismo, nuestras leyes debieran penalizar en forma más severa, el hecho del conductor que atropella y se da a la fuga, dejando abandonada a la víctima.

4. P R O Y E C T O.

I.- Todo poseedor de vehículo automotor, utilizado para la circulación sobre el territorio de la República Mexicana, deberá contratar y mantener en vigor un seguro, que cubra los daños que puedan causar a terceros, sus bienes y personas, así como a los conductores del mismo.

II.- El contrato de seguro se efectuará por un año civil o justamente al fin del año civil en curso, y quedará en vigor si el vehículo cambia de propietario durante el término del mismo.

III.- La presente ley o reglamento no es aplicable a los automotores al servicio del Estado, o al Municipal, así como tampoco a los pertenecientes a los miembros del Cuerpo Diplomático.

IV.- Estos contratos de seguros, sólo podrán efectuarse ante las empresas plenamente autorizadas por el Estado, y bajo las condiciones señaladas en la ley correspondiente.

V.- El contrato de seguro deberá cubrir los riesgos hasta las sumas mínimas vigentes en nuestro país, las que se entenderán libres de toda carga por honorarios, gastos de proceso y de todo tipo de erogación, mismas que deberán ser determinadas bajo la estricta vigilancia del Estado, por los siguientes conceptos:

- a) Muerte de una persona.
- b) Muerte de dos o más personas.
- c) Daños en los bienes de terceros.

En el supuesto que fueran varios los lesionados y el total de las indemnizaciones exceda la suma asegurada, los derechos de las víctimas contra el asegurador serán reducidos proporcionalmente, hasta la concurrencia de la suma. Si el asegurador abona a una víctima una suma superior a la que le correspondiese, en la ignorancia de la existencia de otras víctimas, queda liberado de su responsabilidad respecto de los otros, hasta la concurrencia de la suma pagada.

VI.- Los terceros podrán accionar directamente contra el asegurador, sea ante el Tribunal del lugar del accidente o ante el domicilio del asegurado, en los límites de las sumas fijadas por el contrato, siguiéndose los procedimientos de ley.

VII.- Las excepciones que deriven del contrato de seguro o de la ley, que tuvieran por efecto reducir o suprimir la indemnización, no pueden ser opuestas al lesionado. En cambio, el asegurador podrá accionar contra el tomador del seguro, en la medida que estuviera autorizado a rehusar o reducir sus prestaciones, de acuerdo al contrato o a la ley.

VIII.- El asegurador se subroga en los límites de sus prestaciones al lesionado, en los derechos de este último contra la persona del responsable.

IX.- La acción contra el asegurador se prescribe a los dos años, desde que la víctima tuvo conocimiento del daño y de su autor.

X.- La compañía de seguros tendrá derecho de recurrir contra el asegurado, si el daño a los bienes y/o personas, lo ha causado intencionalmente o por falta grave, por ejemplo: el conducir en estado de ebriedad, etc.

XI.- Toda violación a la presente ley, deberá ser sancionada con una multa la que variará en caso de reincidencia. Además los infractores, serán privados del derecho de retener u obtener licencia de conductor de vehículos automotores por un periodo que podrá ser de seis meses a un año, o bien, el Tribunal correspondiente mediante sentencia, podrá inhabilitar al conductor para el manejo por un plazo mayor o en forma definitiva.

XII.- En caso de que el propietario o conductor del vehículo no hubiese efectuado el contrato de seguro, las Instituciones de seguros quedarán todas obligadas solidariamente respecto de la víctima, como si hubieran sido los aseguradores. En igual formase indemnizará a las víctimas por los daños ocasionados a su persona únicamente, cuando el autor del hecho fuese desconocido. Esta responsabilidad pecuniaria se repartirá entre las Aseguradoras, a prorrata de las sumas que han percibido en concepto de primas por los seguros de automotores, quedando subrogadas en los derechos de la víctima contra el responsable del daño y por la parte que proporcionalmente cada una haya pagado.

XIII.- Las condiciones generales de las pólizas de seguros, que se originen de la presente ley o reglamento, deberán ser sometidas a la aprobación del Estado por conducto de la Comisión Nacional Bancaria y de Seguros, y de la respectiva Ley.

XIV.- El Ejecutivo emitirá mediante el correspondiente decreto, mediante publicación en el Diario Oficial de la Nación, las disposiciones que regirán el presente seguro, así como el tipo de seguro de los vehículos extranjeros, las tasas máximas que podrán cobrar las Instituciones de Seguros, etc.

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

PRIMERA.- La creación de un seguro nacional obligatorio que permita una reparación del daño en forma rápida y equitativa en los accidentes de tránsito, es una medida inaplazable que solo el Estado puede tomar. La reglamentación y aplicación práctica de esta medida podría significar no sólo la salvaguarda de los intereses de los afectados, sino la creación de mecanismos capaces de concentrar grandes recursos económicos que podrían canalizarse hacia la prevención de los accidentes de tránsito, el mejoramiento de las vías de comunicación y la educación de conductores y peatones.

SEGUNDA.- En la actualidad, la Administración Pública de nuestro país, ha emprendido un vasto programa de reforma administrativa, que viene modificando el marco filosófico y técnico de los problemas ligados a la administración de justicia y consecuentemente, de la política criminal.

TERCERA.- Al renovar conceptos y metodologías, al definir los parámetros generales de una administración moderna y acorde con nuestra realidad presente, el Estado Mexicano se aproxima hacia la creación de las premisas que permitan soluciones específicas ante casos concretos, esto es, la individualización de la pena, o sea, la instauración de las bases jurídicas y administrativas de una nación moderna.

CUARTA.- Esta reglamentación podría incluir la creación de un impuesto directo sobre las ganancias de las aseguradoras privadas, podría pasar también por la formulación de convenios especiales. Una medida de esta naturaleza permitiría:

- a) Perfeccionar la administración de justicia penal;
- b) Canalizar recursos para la prevención del delito;
- c) Proteger sobre bases sólidas a los ofendidos y a las

víctimas del delito; y

d) Liquidar un aspecto dramático de la corrupción.

La creación de un seguro obligatorio para los usuarios de vehículos automotores, puede ser un aspecto de un plan nacional de transporte que se articule dentro de políticas y directrices más generales orientadas simultáneamente a mejorar la administración de justicia penal y a consolidar la infraestructura vial y de comunicaciones del país.

QUINTA.- Nuestro país reclama, entre otros aspectos administrativos los siguientes:

I.- Una adecuada coordinación entre los organismos y dependencias que atiendan a los problemas derivados de la circulación de vehículos;

II.- Un Banco Central de datos que procese la información ligada a todas las vías de comunicación terrestre, a los vehículos que sobre ella transiten y a los conductores de esos vehículos; y

III.- Leyes y Reglamentos que den cohesión a las normas que regulen el uso de las vías y la conducta de los usuarios dentro de esas mismas vías. La simple creación de un seguro obligatorio permitiría captar el cincuenta por ciento de esa información.

SEXTA.- Las Leyes y Reglamentos de tránsito deben de estar interrelacionados con los programas de crecimiento, el uso de las vías de comunicación y de los transportes debe subordinarse a prioridades nacionales, la educación de los conductores, las normas de tránsito, las reglas de circulación y los señalamientos deben contribuir al mejoramiento de la calidad de vida. Mientras estas directrices no sean claras y justas, la administración de la justicia penal en este campo no podrá ser mejorada.

SEPTIMA.- La formulación de bases jurídicas que permitan disminuir la desproporción entre la ciudad y la provincia, abatiendo los desequilibrios regionales y las zonas marginadas, ampliando el mercado interno y llevando la educación hacia los caminos que eleven la riqueza espiritual del mexicano y la vida social, son tareas ineludibles del derecho moderno y desafíos que si la planeación democrática no resuelve, el país no podrá seguir adelante en un marco de equilibrio y justicia social.

OCTAVA.- De acuerdo a lo esbozado en nuestro estudio, diremos en síntesis, que las bases del proyecto de seguro obligatorio para conductores de vehículos automotores son:

1.- Establecimiento del seguro obligatorio para todo conductor de vehículo automotor por los daños que pueda ocasionar a terceros, sus bienes y personas.

2.- La transferencia del vehículo, hace pasar de pleno derecho al nuevo propietario, todos los derechos y obligaciones que emanen del presente reglamento o ley.

3.- Sólo pueden operar en este tipo de seguro, las compañías aseguradoras que cumplan con los requisitos establecidos por la ley correspondiente.

4.- El monto del seguro obligatorio que previamente sea autorizado por el Estado, deberá cubrir los daños según se trate de la muerte de una persona, de daños a los bienes de terceros, o de dos o más personas fallecidas.

5.- La concesión de acción directa a la víctima contra el asegurador, quien puede ser demandado en el lugar del accidente o de su domicilio, a elección del actor.

6.- La prohibición al asegurador de invocar contra la víctima, las excepciones que puede oponer al asegurado, las que

sólo serán viables contra éste; pero podrá repetir la suma abonada contra el responsable civil, cuando fuere procedente.

7.- La prescripción de la acción directa de la víctima contra el asegurador, se operará a los dos años de haber tenido conocimiento del hecho y su autor.

8.- En caso de fuga del automóvil o conductor causante del daño, o cuando este hubiera infringido la ley, haciéndolo circular sin haber contratado el seguro, responderán por la indemnización todas las compañías de seguros dedicadas al ramo, en forma solidaria.

BIBLIOGRAFIA.

- ALCALA ZAMORA Y CASTILLO, NICETO. Derecho Procesal Mexicano. Edit. Porrúa, México 1976.
- BURGOA, IGNACIO. Derecho Constitucional Mexicano, Edit. Porrúa, México, 1981.
- BERISTAIN, ANTONIO. Delincuencia de Tráfico y Delincuencia Juvenil, Revista General de Legislación y Jurisprudencia, Madrid, 1965.
- CAREAGA, GABRIEL. Erotismo, Violencia y Política en el Cine. Cuadernos de Joaquín Mortiz, México, 1981.
- COLIN SANCHEZ, GUILLERMO. Derecho Mexicano de Procedimientos Penales, Edit. Porrúa, México, 1984.
- CMARA, HECTOR. Seguro Obligatorio de Automotores, Edit. Depalma, Buenos Aires, Argentina 1943.
- DE LA REVUE. General des Assurances Terrestres, año 1931, traducción de Dr. Isaac Halperin, Universidad de Buenos Aires, 1940.
- FLORES CERVANTES, CUBERTO. Los accidentes de Tránsito, Edit. Porrúa, México, 1989.
- FIKELSTEIN, JOSE. Accidentes de Tránsito. Buenos Aires, 1942.
- GALIART Y VALENCIA, TOMAS. Delitos de Tránsito. Edit. Lafallete, México 1977
- GARCIA CORDERO, FERNANDO. Modelo de Desarrollo Administración de Justicia Penal y Política Criminal. Edit. Joaquín Mortiz, México 1985.
- GARCIA RAMIREZ, SERGIO. La Reforma Penal de 1971, Edit. Botas, México, 1971.
- HOYOS ARIZPE, RICARDO. Los transportes por Carretera, Tesis UNAM, 1959.
- JIMENEZ DE AZUA, LUIS. El Criminalista, 2a. Serie, Tomo VI, Edit. Victor P. de Zavalia. B. Aires, 1964.
- KAISER, GUNTHER. Delincuencia del Tráfico y Prevención general, Investigación sobre Criminología y Derecho Penal del Tráfico. Trad. de Jose María Rodríguez Devesa, Calpe, S.A. Madrid 1979.
- LEGISLACION DEL SEGURO. Sección Publicaciones del Seminario de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Universidad de Buenos Aires, 1940/
- MAYOS ESCUDERO, RAFAEL. La Responsabilidad Penal de las Personas Morales. Ediciones Botas, México, 1956.
- MIDENDORF, WOLF. Sociología del Delito, Revista de Occidente, Madrid 1961.
- OLEA Y LEYVA, TEOFILO, y ORTIZ TIRADO, JOSE M. El Resarcimiento del Daño a las Víctimas del Delito, Estudios Jurídicos Edit. Jus. México, 1978.
- PUERTA LUIS, LUIS ROMAN. La Solidaridad del Responsable Civil y su Compañía Aseguradora. Edit. Montecarvo, S.A., Madrid 1977.

PICHON REVIERE, J. Responsabilidad Civil de los Conductores de Automóviles, Buenos Aires, 1955.

RODRIGUEZ MANZANERA, LUIS. Criminología. Edit. Porrúa, México, 1984.

RIVERA SILVA, MANUEL. El Procedimiento Penal, 3a. Edición, Edit. Porrúa, México, 1963.

SANTOS BRIZ, JAIME. Derecho de Circulación. Edit. Montecarvo, Madrid, 1976.

REVISTAS Y FOLLETOS.

Primer Simposio Nacional sobre Accidentes, celebrado en México, del 21 al 24 de junio de 1972. Secretaría de Salubridad y Asistencia, Consejo Nacional de Prevención de Accidentes, Tomo II.

Folleto de Póliza de Seguro Sobre Automóviles Residentes, Camiones y Vehículos, Aseguradora ASEMEX, México, 1992.

Instructivo PROLIBER, para uso exclusivo del personal de la Procuraduría General de Justicia del Distrito federal, México, 1992.

LEYES Y CODIGOS.

CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS. EDIT. Porrúa, 1992.

CODIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL. Edit. Andrade 1992.

CODIGO DE PROCEDIMIENTOS PENALES Y CODIGO FEDERAL DE PROCEDIMIENTOS PENALES, Edit. Andrade. 1992.