

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE BAJA CALIFORNIA

FACULTAD DE DERECHO MEXICALI



Tema:

**“LA RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS DE LOS
CONDUCTORES DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES”**

Trabajo Terminal que para obtener el Diploma de
ESPECIALIDAD EN DERECHO

Presenta:

FERNANDO MANUEL CASTRO FIGUEROA

Asesor:

Maestra María Salome Magaña Martínez

Mexicali, Baja California, México

Noviembre del 2016

ÍNDICE

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS.....	III
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO 1.- PRECEDENTES.....	3
1.1 Definición de términos.....	3
1.1.1 ¿Qué es la Responsabilidad Civil?.....	3
1.1.2 Elementos de la Responsabilidad Civil.....	5
1.1.3 Clases de Responsabilidad Civil.....	7
1.2 Referencias de la responsabilidad civil en América del Norte..	9
1.3 Referencias en el Estado de Baja California.....	11
 CAPÍTULO 2.- EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS.....	 13
2.1 El Contrato de Seguro Vehicular.....	13
2.2 Características del Contrato de Seguro Vehicular.....	16
2.3 Elementos del Contrato de Seguro.....	17
2.3.1 Elementos Personales.....	18
2.3.2 Elementos Reales.....	22
2.3.3 Elementos Formales.....	23
2.4 El Seguro de Auto de Responsabilidad Civil	24
2.4.1 Requisitos para contratar un Seguro de Responsabilidad Civil.....	25
2.4.2 Situaciones en las que es inoperante el Seguro de Responsabilidad Civil.....	26
2.5 El origen de la obligación a la reparación del daño.....	27
2.6 La Legitimación Pasiva de la Empresa Aseguradora.....	28
 CAPÍTULO 3.- NORMATIVIDAD Y REGULACIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN MÉXICO.....	 30
3.1 Autoridades Responsables.....	30
3.2 Normatividad.....	31
3.3 Situación Actual del País.....	36

3.3.1 Nivel Nacional.....	37
3.3.2 Nivel Estatal.....	39
3.4 Regulación de los Trabajadores del Servicio de Autotransporte.....	40
3.5 Regulación en el Estado de Baja California.....	42
3.6 Reglamento de Tránsito del Municipio de Mexicali Municipio de Mexicali.....	45
 CONCLUSIONES.....	 47
 PROPUESTAS.....	 49
 FUENTES CONSULTADAS.....	 50

DEDICATORIAS Y AGRADECIMIENTOS

Dedico este trabajo a mis padres, Fernando Ramón Castro García y Elizabeth Cristina Figueroa Bustamante, por darme la vida, por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por los ejemplos de perseverancia y constancia que me han infundado siempre y que me motivan a superarme día a día como profesionista.

A mi hermana Elizabeth Alejandra Castro Figueroa por ser el ejemplo de una hermana mayor, por todo su cariño y su apoyo brindado en las diferentes etapas de mi vida.

Agradezco a mi asesora de tesis, la maestra Salome Magaña Martínez, por ser mi guía en la elaboración de este trabajo, por su apoyo constante y por sus finas atenciones.

Agradezco a la doctora María Aurora de la Concepción Lacavex Berúmen, por su gran apoyo y motivación para la culminación de esta tesis, así como por su tiempo invertido y sus sabios consejos.

Agradezco a la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Baja California, campus Mexicali, por ser mi alma mater y por permitirme realizar mis estudios de posgrado en el programa de Especialidad en Derecho.

INTRODUCCIÓN

El derecho a la libre de circulación vial, también conocido como la libertad de tránsito, es un derecho humano por el cual toda persona tiene derecho a trasladarse libremente, ya sea dentro de un país o fuera de éste, de un país a otro. Está reconocido parcialmente en el artículo 13º de la Declaración Universal de los Derechos Humanos, según el cual un ciudadano de un Estado tiene la libertad de viajar y residir en cualquier parte del Estado en el que le plazca dentro de los límites de respeto a la libertad y los derechos de los demás, y a dejar ese Estado y volver en cualquier momento.

De igual manera, nuestro ordenamiento interno establece que: "Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes", según marca el Artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

No obstante, si bien es cierto este derecho humano se encuentra consagrado y reconocido en nuestra Carta Magna, como en ciertos instrumentos de derecho internacional, también lo es el hecho de que este derecho, como muchos otros, es correlativo de ciertas obligaciones a las cuales deben sujetarse el tránsito peatonal y especialmente el vehicular.

Específicamente, estas obligaciones son las que se encuentran establecidas en los diferentes ordenamientos de orden público e interés social, es decir, las leyes y reglamentos de tránsito y transportes, cuya competencia y vigilancia está a cargo del gobierno federal y de los gobiernos municipales de cada Entidad Federativa. Entre otras disposiciones, estos ordenamientos establecen como requisitos mínimos para poder circular en las vialidades, el que el vehículo cuente con una tarjeta circulación vigente, placas debidamente instaladas, calcomanías respectivas, y que el conductor del vehículo cuente lógicamente con licencia para conducir vigente y expedida por la autoridad competente. Otro

requisito importante es el contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que ampare cuando menos, los daños que se lleguen a ocasionar a terceros en su persona y en sus bienes con motivo de un accidente de tránsito.

La importancia del seguro se comprende en su esencia práctica cuando se pone en relación con el concepto de riesgo, esto es, con el hecho de que ninguna persona se encuentra exenta de la eventualidad de un siniestro que pueda ocasionar algún daño en su persona o en su patrimonio, debido a un accidente de tránsito y la posibilidad de transferir ese riesgo a un tercero.

El presente trabajo tiene por objeto analizar la figura de la responsabilidad civil y el contrato de seguro, a partir de su conceptualización, la descomposición de sus elementos, las clases de responsabilidad, así como el estudio de la normatividad existente a nivel federal, estatal y particularmente en el municipio de Mexicali, que regula la obligación de los ciudadanos a contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.

CAPÍTULO 1

PRECEDENTES

1.1 Definición de Términos:

1.1.1 ¿Qué es la Responsabilidad Civil?

La Responsabilidad es al campo del Derecho como el de la libertad a la política, uno y otro tienen desarrollos ideológicos y aplicaciones prácticas, las dos se complementan recíprocamente, pues el primero se nutre del ejercicio autónomo de la conducta, y el segundo no omite el compromiso que surge de su ejercicio.

De acuerdo con el diccionario de la lengua española, la responsabilidad se define como “la deuda u obligación de reparar y satisfacer por sí o por otra persona, la consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal”¹. Este concepto genérico de responsabilidad hace alusión al origen de una relación jurídica, en la que podremos observar en los acápites subsecuentes, existe tanto un acreedor como un deudor respecto de una obligación.

En principio, la responsabilidad se traduce entonces como la obligación de indemnizar o reparar los perjuicios causados a la víctima, además, la pena o sanción que corresponda, o de soportar exclusivamente la correspondiente sanción prevista para los casos de simple infracción normativa. Sin embargo, no todos los comportamientos generadores de responsabilidad se enmarcan en la misma realidad fáctica y, en consecuencia jurídica.

De acuerdo con Francesco Carnelutti, la responsabilidad civil es “la obligación de soportar la reacción que el ordenamiento jurídico vincula al hecho dañoso”².

¹ Diccionario de la lengua española. Vigésima primera edición. Tomo II p. 1265. Madrid, 1970. Voz: Responsabilidad

² BONASI BENUCCI, Eduardo citando a CARNELUTTI, Francesco. “La Responsabilidad Civil”. Barcelona, 1958, p. 28

Para el maestro Rafael De Pina Vara, la Responsabilidad Civil consiste en “la obligación que corresponde a una persona determinada, de reparar el daño o perjuicio causada a otra, bien por ella misma, por el hecho de las cosas o por actos de las personas por las que deba responder”³.

Se trata de un concepto de carácter general, el cual en el sentido más amplio hace alusión a la relación jurídica que surge entre la persona que produce o genera el daño, y la persona a quien le deben reparar el daño causado, es decir, a quien le corresponde propiamente la obligación de reparar el daño y quien tiene el derecho a exigirlo.

Por último, el Lic. Ernesto Gutiérrez y González, nos proporciona una definición un poco más concisa para efectos de abordar el análisis de la responsabilidad civil:

“Es la conducta de restituir las cosas al estado jurídico que tenían y de no ser posible, pagar los daños y perjuicios causados por una acción u omisión de quien los cometió por sí mismo, o esa acción u omisión permitió que los causaran personas a su cuidado o cosas que posee, en vista de la violación culpable de un deber jurídico estricto sensu, o de una obligación lato sensu previa”⁴.

Entonces, podemos decir que existe responsabilidad civil cuando se realizan actos jurídicos consistentes en infracciones a la normatividad o a las obligaciones contractuales tanto del orden civil como del mercantil, también denominados como ilícitos civiles. Al hablar de responsabilidad civil, hacemos referencia a una relación jurídica nacida de actos u omisiones en los cuales interviene la culpa o negligencia por parte de los causantes del daño.⁵

³ DE PINA VARA, Rafael. *Diccionario de Derecho*. Editorial Porrúa. México. 1973. P. 298

⁴ GUTIERREZ Y GONZÁLEZ, Ernesto. *Derecho de las Obligaciones*. Editorial José M. Cajica Jr., S.A., Puebla, México, 1974. P. 458

⁵ MORERA GUAJADRDO, Enrique. *Responsabilidad. Concepto Jurídico y sus singularidades*. Editorial Ariel. Barcelona, 2010. P. 23

1.1.2 Elementos de la Responsabilidad Civil

Una vez desarrollado el concepto de responsabilidad civil como objeto de estudio del presente trabajo de investigación, es importante identificar los diferentes elementos que integran dicho precepto, y de los cuales la mayoría de los autores citados con antelación manifiestan su conformidad. En consecuencia podemos enlistar como elementos necesarios para la configuración de la Responsabilidad Civil, los siguientes:

- 1) Una acción o una Omisión.
- 2) Un daño o perjuicio.
- 3) Una relación de causalidad entre la acción u omisión y el daño o perjuicio.
- 4) La obligación de restituir las cosas al estado jurídico en el que se encontraban.
- 5) Solo de no ser posible la restitución, procede entonces el pago o indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.
- 6) Dicha conducta es imputable al autor de la acción u omisión.
- 7) Que la acción u omisión sea de hecho propio, o que por ella, sea persona a su cuidado, o cosa que posee, las que causen el daño.

A continuación se procederá a dar un breve análisis del principal elemento de la responsabilidad civil:

Por daño se entiende cualquier perjuicio o menoscabo causado a otro en su persona o en su patrimonio, susceptible de apreciación pecuniaria. No basta que una conducta sea antijurídica y culpable para generar la responsabilidad civil, es un requisito sine qua non, la materialización de un daño. Esto significa que, mientras la acción contraria a derecho, errónea, imprudente o negligente no produzca una pérdida para otra persona, no surgirá la obligación al resarcimiento.

El daño establece un vínculo entre el autor del hecho ilícito y la víctima del mismo; sin él no hay víctima de ilícito civil; el daño crea al acreedor⁶.

Existen dos términos que se interrelacionan al hablar de la reparación o indemnización por la materialización de un ilícito civil: Los daños y perjuicios. Los primeros no son únicamente una pérdida pecuniaria, sino además todo menoscabo sufrido por la persona en su patrimonio, salud, integridad física, sentimientos o afecciones, por la comisión de un hecho ilícito o por un riesgo creado. El perjuicio por otra parte, lo constituye la privación de bienes que la víctima habría de tener y que deja de percibir por efecto del acto dañoso.

La indemnización entonces, debe corresponder al daño que se habrá de reparar, si éste consiste en el demérito o la pérdida definitiva de los bienes o en la frustración de los derechos de la víctima, con causa imputable al deudor, el resarcimiento deberá ser un sustituto de lo que se ha deteriorado o ha desaparecido, es decir, se debe compensar su desaparición o ausencia.

Tal y como lo establece el Código Civil para el Estado de Baja California, en su numeral 1788:

El que obrando ilícitamente o contra las buenas costumbres cause daño a otro, está **obligado a repararlo**, a menos que demuestre que el daño se produjo como consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima.

La imprudencia concurrente del perjudicado **no exime de responsabilidad**, pero conlleva la reducción de la indemnización. En todo caso, la víctima de acto ilícito deberá tomar las medidas conducentes a atenuar su daño, de lo contrario su reclamo por indemnización se verá

⁶ BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. Obligaciones Civiles. Editorial Oxford University Press. México. 2010, p. 244

reducido en la proporción en que tales medidas, de haberse tomado, hubiesen reducido su daño.

1.1.3 Clases de Responsabilidad Civil

Con carácter general se pueden distinguir tres grupos de actos atendiendo a su origen, es decir por la especie de norma violentada, en⁷:

- 1) Responsabilidad Contractual:** Actos que consisten en cumplir una obligación previamente pactada. Es la que proviene de la transgresión a una cláusula particular, de una norma jurídica de observancia individual, de un contrato u otro acto jurídico de derecho privado. Resulta del incumplimiento de la obligación nacida de un contrato.
- 2) Responsabilidad Extracontractual:** Las que se producen en el desarrollo de cualquier actividad humana, al margen de cualquier relación previa entre la víctima y el causante. En otras palabras, cuando la norma trasgredida es de observancia general. Si alguien viola la ley culpablemente y causa daño, a su cargo surge la necesidad de reparar los daños y perjuicios, obligación que tiene su origen en la violación de una ley y no de un contrato.
- 3) Los que infringen una obligación legal o reglamentaria,** incluso derivada de una autorregulación como fenómeno emergente que surge de la voluntaria imposición de conductas sectoriales o empresariales.

Por otra parte el Poder Judicial de la Federación, por conducto de las interpretaciones de sus Tribunales Colegiados de Circuito nos explica las diferencias que existen entre tres clases de responsabilidad civil: La **responsabilidad subjetiva**, la cual se origina cuando por hechos culposos, lícitos

⁷ MORERA GUAJADRDO, Enrique. *Responsabilidad. Concepto Jurídico y sus singularidades*. Editorial Ariel. Barcelona, 2010. P. 23

o ilícitos se causan daños; la **responsabilidad aquilina**, que opera en los casos en que de los resultados de la conducta dañosa deba responder una persona distinta del causante; y la **responsabilidad objetiva**, caracterizada por la inexistencia del elemento culpa para el dueño de un bien con el que se causen daños.⁸

De tal suerte, que el daño que es ocasionado por la comisión de los actos ilícitos genera obligaciones en atención a la conducta de la persona a la que le es imputable su realización, pudiendo identificar a este tipo de responsabilidad como subjetiva, por contener el elemento culpa; también genera responsabilidad el daño causado por terceros y, en este caso, aun cuando no existe vínculo directo entre el que resulta obligado y el que realiza la conducta, el nexo surge de la relación que existe entre unos y otros, y así los padres responden de los daños causados por sus hijos, los patrones por los que ocasionen sus trabajadores y el Estado por los de sus servidores; por último, resulta diferente el caso en que, aun en ausencia de conducta, surge la obligación por el solo hecho de ser propietario de una cosa que por sus características peligrosas cause algún daño.

En cuanto a la responsabilidad objetiva, específicamente respecto de los daños causados a terceras personas, los tribunales federales disponen que para su configuración sean necesarios cuatro elementos constitutivos, los cuales son:

- a) El uso o empleo de mecanismos peligrosos.
- b) La existencia o actualización de un daño de carácter patrimonial.
- c) La relación de causa a efecto entre el hecho y el daño.
- d) Que no exista culpa de la víctima⁹.

⁸ Tesis VI. 2º.C.341 c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. XVII. Junio de 2003. P. 1063. Registro: 184018

⁹ Tesis I.5.C.8.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. II. Agosto de 1995. P. 612. Registro: 204644

Es evidente que para que se configure la responsabilidad objetiva en un accidente en el que intervengan dos o más vehículos considerados como mecanismos peligrosos y se ocasionen daños a terceros, debe existir la relación de causalidad entre el hecho y el daño causado; de tal manera que será necesario determinar y probar quién es el autor directo del hecho material que ocasionó el daño con el mecanismo peligroso que conducía, sin tomar en cuenta su culpabilidad, para así fincar la responsabilidad objetiva respectiva, y sólo en el caso de que no se pueda determinar, o bien, no existan elementos de convicción suficientes para establecer cuál de los conductores de los mecanismos peligrosos fue el que provocó directa e inmediatamente los daños, las personas que en común hayan ocasionado un daño, son responsables solidariamente hacia la víctima por la reparación a la que están obligadas, a menos de que el daño en común sea indirecto, esto es, provocado por un tercero.

1.2 Referencias de la responsabilidad civil en América del Norte.

Es importante destacar como nuestros vecinos países de Canadá y Estados Unidos han abordado el tema de la responsabilidad civil, en ambos podemos observar que la política al respecto es muy simple: ningún vehículo que carezca de este seguro puede circular por las calles sin importar que se trate de rutas o caminos federales o estatales.

Los ciudadanos canadienses¹⁰ cuentan con seguro obligatorio de responsabilidad civil cubriendo bienes y personas. El seguro es de aplicación federal y los límites son únicos en todo el país. El límite es único y combinado para bienes y personas es de \$2, 162, 320 pesos.

¹⁰ RODRIGUEZ BASURTO, Ignacio. *“El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores en el Mundo”*. 17 Convención Nacional de Aseguradores en México. Presentación en Power Point. Mayo de 2007. http://www.amis.org.mx/InformaWeb/Documentos/Archivos/1_IGNACIO_RODRIGUEZ_BASURTO.pdf (Fecha de consulta: 12/Diciembre/2015)

Los ciudadanos norteamericanos¹¹ de igual manera deben contar con un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, el cual debe cubrir la reparación de los daños ocasionados tanto a los bienes como a las personas.

Específicamente en este país la normatividad dicta que a todo conductor debe contar con la póliza de seguro y una tarjeta denominada “ID Card”, el cual únicamente cuenta con los datos del vehículo y la compañía aseguradora. Por otra parte, no hay cobertura ni límites a la suma asegurada, dicha póliza es cancelable.

En algunos estados como en el caso de Georgia, hay iniciativas de incluir calcomanías con la cual se pueda advertir que determinado vehículo cuenta con la póliza obligatoria. Las multas o sanciones a consecuencia de no contar con este seguro, varían según el estado de que se trate, en el caso de Texas es el equivalente a \$2,702.00 pesos aproximadamente y dependiendo del tipo de cambio.

Adicionalmente existen programas de cobertura mensual, los cuales tienen un valor equivalente aproximado de \$540 pesos mensuales o su equivalente en dólares.

Es importante mencionar que seis estados del norte de México hacen frontera con California, Arizona, Nuevo México y Texas, los cuales por su extensión y relevancia económica y poblacional observan un parque vehicular quizás mayor que el que hay en todo México; por consiguiente el intercambio vehicular en esta larga frontera de más de 3000 kilómetros es el más intenso en el mundo, entonces, los propietarios de vehículos de las ciudades fronterizas mexicanas que traspasan la frontera continuamente, se obligan a contar con una aseguranza que les cubra no solo la responsabilidad civil hacia terceros sino también los siniestros que ocurran a los vehículos y personas que en ese

¹¹ RODRIGUEZ BASURTO, Ignacio. *“El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores en el Mundo”*. 17 Convención Nacional de Aseguradores en México. Presentación en Power Point. Mayo de 2007. http://www.amis.org.mx/InformaWeb/Documentos/Archivos/1_IGNACIO_RODRIGUEZ_BASURTO.pdf (Fecha de consulta: 12/Diciembre/2015)

momento estén circulando por los Estados Unidos e incluso Canadá, por lo tanto tendríamos que conocer también los reglamentos que se dan en ambos países.

Cabe señalar que para expedir los permisos para internación hacia los Estados Unidos en vehículos mexicanos solo nos exigen el seguro de pago a terceros y de responsabilidad civil, sin embargo el seguro obtenido en México no cubre nuestra permanencia en Estados Unidos o Canadá, por lo que el no tener un seguro estadounidense o canadiense más completo nos deja en estado de indefensión, obligándonos a desembolsar considerables sumas de dinero en caso de que se presente algún accidente o robo de vehículo.

1.3 Referencias en el Estado de Baja California.

A partir de los años 90's, ya la mayor parte de los propietarios de los vehículos automotores del municipio de Mexicali podían observar que en los estados norteamericanos vecinos de California y Arizona se exigía para circulación vehicular, contar con un seguro de daños a terceros. Poco a poco la ciudadanía fue adquiriendo conciencia de que una póliza de seguro no solo protegía su patrimonio en caso de siniestros, sino que igualmente los amparaba del pago a terceros en caso de ser responsables de algún siniestro ocasionados a otros conductores, peatones, o en su caso por la destrucción de propiedad pública y privada.

En mayo de 2011, el Congreso del estado de Baja California aprobó una reforma a la Ley de Control Vehicular por la que se establece como obligatorio para todos los propietarios de vehículos contar con un Seguro de Responsabilidad Civil para cubrir, en caso de accidentes automovilísticos, daños materiales y gastos médicos a terceros. La misma reforma convoco a su vez a las empresas aseguradoras de la entidad a ofertar a la venta pólizas de seguros cuyo costo para

el propietario del vehículo no excediera de 15 salarios mínimos y que amparare gastos por daños a terceros hasta por \$260,000 pesos aproximadamente¹².

Esto significaba que el propietario tendría que pagar por año aproximadamente \$897 pesos con 30 centavos por este seguro, y tener derecho a que la aseguradora cubriera los gastos hasta por \$260,000 pesos.

En enero del año 2012, se volvió obligatorio para los conductores del Municipio de Mexicali, presentar un Seguro de Responsabilidad Civil a la hora de tramitar la tarjeta de circulación, realizar una alta vehicular o cambio de propietario.

Sin embargo, en fechas recientes, la Suprema Corte de Justicia de la Nación declaró inconstitucional la obligatoriedad de este seguro para los vehículos registrados ante el Gobierno del Estado de Baja California. Lo anterior fue resultado de una controversia constitucional presentada en marzo del 2013¹³ por la entonces síndico procurador de Tijuana Yolanda Enríquez de la Fuente, en virtud de que los ayuntamientos no fueron llamados al proceso de creación de esta reforma de ley, sin la correspondiente justificación.

Esta situación viene a dejar nuevamente en estado de indefensión a los ciudadanos del municipio de Mexicali, que lejos de estar agradecidos por la exención al pago de este seguro vehicular, los mantiene en una incertidumbre jurídica y moral sobre la legalidad de esta disposición, pese a que la verdadera ilegalidad planteada versó sobre el procedimiento de reforma y no sobre la obligatoriedad del seguro en sí misma.

¹² DÁVILA, Ismael. "Será obligatorio, seguro para auto". El Mexicano, gran diario regional. Editorial Estatal. Mexicali, Baja California. 1º de Junio de 2011.

www.elmexicano.com.mx/información/noticias/1/3/estatal/2011/06/01/477139/sera_obligatorio-seguro-para-auto.aspx (Fecha de Consulta: 30/Septiembre/2015)

¹³ HERNANDEZ, Esther citando a ANAYA BARREGUETE, Ignacio. "Inconstitucionalidad del Seguro Vehicular Obligatorio en B.C.". En La Crónica. Editorial Local. Mexicali, B.C. 4/Agosto/2015. (Fecha de Consulta: 2/Octubre/2015)

CAPÍTULO 2

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS A TERCEROS

2.1 El Contrato de Seguro Vehicular

En términos generales, se puede decir que existe un contrato de seguro cuando a cambio de una prestación única o periódica, fijada o por liquidarse y que no siempre es efectuada por el beneficiario, este recibe una cantidad de dinero, también de una vez o de forma periódica, o de se evita un desembolso, al constatarse la realización o la no realización de un acontecimiento incierto y, en principio futuro.

Este contrato tiene como objeto que la empresa aseguradora pague la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto en el contrato de seguro.

A través de este acto jurídico la empresa aseguradora se obliga, mediante el pago de una prima, a resarcir un daño o pagar una suma en dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

Como ya se mencionó, la responsabilidad civil de que se trata, es la obligación que tiene a reparar el daño la persona que usa mecanismos o aparatos peligrosos aun cuando no obre ilícitamente. Por tanto, cuando se reclama a la empresa aseguradora el pago de determinada cantidad, por los daños que sufrieron los vehículos propiedad de la actora en un siniestro, es indispensable que se determine quién fue el responsable del accidente, para que así se pueda precisar, si la aseguradora está obligada a pagar o no los daños sufridos, precisamente porque ésta sólo responde por la responsabilidad civil de cada uno de los usuarios, es decir, por los daños que causen éstos a terceros por el uso de

sus vehículos, mas no así, por los daños que hayan sufrido los vehículos propiedad del usuario en un accidente en el que fue responsable.¹⁴

El proponente del seguro o representante de éste, o el que lo haga por cuenta de otro, está obligado a declarar a la empresa aseguradora, todos los hechos importantes que sean o deban ser conocidos, para la apreciación del riesgo que puedan influir en las condiciones convenidas, tal como las conozca y deba conocer en el momento de la celebración del contrato, cualquiera omisión o inexacta declaración de los hechos facultará a la empresa aseguradora para considerar rescindido de pleno derecho el contrato, aunque no haya influido en la realización del siniestro.

En función de lo anterior, la aseguradora tendrá derecho de exigir del asegurado o beneficiario toda clase de informaciones sobre los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinarse las circunstancias de su realización y consecuencias.

Luego, es facultad de la empresa aseguradora recabar toda información que tenga como resultado determinar las circunstancias en que se originó el riesgo, puesto que de ello depende que surja a su cargo la obligación de resarcir el daño, dado que si el asegurado omitió declarar algún hecho que pudiera influir en la realización del riesgo, es causa de rescisión del contrato de seguro.

Los bienes muebles tienen como característica la movilidad en su uso, por lo que éste no es exclusivo del propietario. Tratándose de vehículos automotores, es común que el uso pueda realizarse por varias personas, como pueden ser parientes o empleados, además de que sea utilizado por el propietario, o bien que éste confiera a otro la conducción del bien. Por tal razón, suele existir una pluralidad de usuarios o uno solo, que no siempre será el propietario. Tratándose del seguro contra daño de vehículos automotores, es innegable que el uso para el que se destinará el vehículo resulta ser un hecho que puede influir en la realización del riesgo, puesto que éste no será el mismo si el automotor se destina

¹⁴ Tesis I.9.C.16.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. III. Agosto de 1995. P. 612.
Registro: 204654

al servicio particular, como puede ser para el uso de una familia o el negocio propio del titular del bien, que si por ejemplo se destina para el transporte público, pues este último aumenta el riesgo de que se produzca un daño, dado su constante uso y el número de usuarios que lo abordan (pasajeros).

La finalidad de que el proponente, su representante o el beneficiario del seguro proporcionen a la aseguradora todos los hechos que puedan influir en la realización del riesgo, es que la aseguradora conozca la factibilidad de que aquél se produzca, pues de ello dependerán las condiciones en las que contratará el seguro. Esta finalidad se cumple cuando quien está demostrado es el usuario de la cosa objeto de seguro, proporciona a la aseguradora los datos e informes de cómo se produjo el riesgo asegurado. Si esa información no es proporcionada por el propio beneficiario del seguro, sino por el usuario de la cosa, a quien el propietario autorizó para hacer uso del bien objeto de seguro y aquél reconoció el contenido y firma de la información que le proporcionó por escrito a la aseguradora, es inconcuso que esa información resulta ser válida, porque con ella se cumple la finalidad que se persigue como es la de que la aseguradora conozca los hechos relacionados con el siniestro y por los cuales puedan determinarse las condiciones, circunstancias de su realización y consecuencias.

A fin de establecer que no existió un hecho que pudo influir en la realización del riesgo, que el proponente del seguro no le informó, ya sea cuando se contrató el seguro o con posterioridad, dado que ello es causa de rescisión del contrato o en su defecto, excluye la obligación de la aseguradora de responder por el daño.

Eso es así, porque la información proviene de quien está vinculado con una de las partes -el beneficiario- a quien le constan los hechos, por ser quien utiliza el bien mueble, y reconoce ante la autoridad judicial, el contenido y firma del documento en el que constan los datos que proporcionó a la aseguradora en relación con el uso y las circunstancias en que se realizó el riesgo, con base en lo cual aquélla rechazó la reclamación del beneficiario para pagar el seguro.

Por tanto, no es permitido al beneficiario del seguro aducir que la información que requiera la empresa aseguradora sólo se la pueda proporcionar él

y no otra persona, cuando ésta es alguien a quien aquél autorizó para utilizar el bien objeto de seguro, como cuando por ejemplo tratándose de un vehículo automotor el autorizado es quien conduce cotidianamente ese bien, por ser empleado o dependiente del beneficiario del seguro. En ese último caso, tales manifestaciones vinculan al beneficiario del vehículo por provenir de un empleado a quien confirió el uso del vehículo objeto de seguro, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1296, 1297 y 1261 del Código de Comercio.

2.2 Características del Contrato de Seguro Vehicular:

En el contrato de seguro intervienen dos partes el asegurador y el tomador o contratante, el primero es la persona que asume los riesgos a cambio de una remuneración y el segundo es quien traslada los riesgos al asegurador, según lo estipulado en el código de comercio.

Se trata de un contrato de carácter mercantil, de acuerdo con el artículo 75 del propio código de comercio, el cual en su fracción XVI califica de mercantiles a todos los contratos de seguro, siempre que sean realizados por empresas; y puesto que de conformidad con el numeral 30, fracción I de la Ley General de Instituciones Mutualistas de Seguros, se prohíbe a toda persona distinta de una institución de seguros y mutualista de seguros, la práctica de cualquier operación activa de seguros. Por lo tanto, en nuestro país, el contrato de seguros en cualquiera de sus modalidades, siempre será un contrato mercantil, en virtud de que el mismo se encuentra desarrollado por empresarios, es decir, sujetos de comercio.

Por otro lado, el código de comercio no define como tal al contrato de seguro, pero si le atribuye las siguientes características¹⁵:

¹⁵ ZAMBRANO MUTIS, Ángela María. El Contrato de Seguro. Derecho Comercial. Gerencie.com. 18 de mayo de 201 <http://www.gerencie.com/caracteristicas-del-contrato-de-seguro.html> (Fecha de Consulta: 12/Enero/2016)

- **Consensual:** esta es una característica de los contratos que se perfeccionan con el solo consentimiento de las partes, juega un papel fundamental en consentimiento libre de cualquier vicio.
- **Bilateral:** las obligaciones en contrato de seguro son tanto para el asegurador de responder por la suma asegurada cuando ocurra el siniestro, y para el asegurado pagar la prima.
- **Oneroso:** para que el asegurador asuma los riesgos, es necesario que el tomador pague la prima, que no es más que la cantidad de dinero que se paga para que en caso de que ocurra el siniestro el asegurador responda.
- **Sujeto a Condición:** está sujeto a que suceda o no el acontecimiento, en las condiciones o en un tiempo determinado.
- **Aleatorio:** esta característica se la da el hecho de que no es susceptible saber si el siniestro va a ocurrir o no, o saber cuándo va a ocurrir, por ejemplo: se asegura un carro contra robo es posible o no que el carro se lo roben, por esto el seguro reviste el carácter de aleatorio.
- **De tracto sucesivo:** por lo general en el contrato de seguro es de ejecución sucesiva porque sus prestaciones son sucesivas, es decir, su duración es continuada, durante todo el tiempo que dure el contrato.
- Por último, también se le ha dado el **carácter de indemnizatorio**, pues lo que se busca con el contrato de seguro es que se le repare el daño al asegurado cuando el siniestro ocurra, hasta el monto del valor asegurado que es a lo que está obligado el asegurador.

2.3 Elementos del contrato de seguro vehicular

En el concepto de contrato de seguro destaca la existencia de dos elementos personales, las aseguradoras y el asegurado o contratante del seguro; sin embargo, del contenido del contrato y de las obligaciones asumidas en el mismo aparecen como otros elementos personales; el beneficiario del mismo, que

puede ser el mismo contratante o un tercero, y el asegurado, la persona respecto de cuya vida, salud, integridad o vigor vital se celebra el contrato.

2.3.1 Elementos Personales:

A) La Aseguradora

Es aseguradora la persona que asume sobre si las consecuencias de la eventualidad prevista en el contrato, quien acepta sobre el riesgo ajeno. De acuerdo con la LGISMS, no puede ser asegurador un empresario individual, sino que tienen tal carácter solo las sociedades anónimas constituidas y autorizadas para actuar como instituciones de seguros, así como las sociedades mutualistas de seguros.

La aseguradora tiene las obligaciones y los derechos que se detallan a continuación:

Obligaciones:

- **Asunción del riesgo**, es decir, la aseguradora debe asumir la eventualidad prevista en el contrato.
- **Pago de la indemnización establecida en el contrato.** La obligación de pagar una suma de dinero o resarcir un daño al ocurrir la eventualidad prevista en el contrato constituye otra obligación principal para la aseguradora. Para algunos autores, la principal obligación es la de asumir el riesgo, sin embargo, si esto fuera así, la aseguradora sería expuesta al riesgo en lugar del asegurado y con ello sería la titular del interés asegurado, más aun que la Asunción del riesgo no configura una obligación del asegurador.
- Adoptar todas las medidas técnicas necesarias para prevenir la eventual indemnización; obligación que no deriva de la voluntad de las partes, si no

de la ley, se trata de un deber de la aseguradora frente al estado y no frente al tomador o asegurado, quienes no tienen derecho a acción para reclamar el concepto de supuesta obligación.

- Expedir los formatos de oferta de contrato, la aseguradora se obliga a expedir las solicitudes del contrato de seguro con las condiciones generales.
- Expedir la póliza del seguro.
- Expedir duplicados de la póliza.
- Responder de las pérdidas y daños causados por las personas respecto a las cuales es civilmente responsable el asegurado.

Derechos

- ✓ Reducir la prestación debida hasta lo que hubiere importado si el aviso se le hubiere dado oportunamente.
- ✓ Exigir toda clase de información sobre hechos relacionados con el siniestro y por los cuales pueden determinarse las circunstancias de su realización y las consecuencias del mismo.
- ✓ Liberarse de sus obligaciones, si para impedir que se comprueben las circunstancias del siniestro no se le notifica oportunamente su concurrencia, así como los casos en que los siniestros se hayan causado por dolo o mala fe del contratante, del beneficiario o de sus respectivos causahabientes.
- ✓ Dar por extinguidas sus obligaciones, si para hacerlo incurrir en error se le disimulan o declaran inexactamente hechos que deberían excluir o reducir tales obligaciones, o que no se le remite oportunamente la información documental del siniestro.

- ✓ Adquirir los efectos salvados del siniestro, mediante el pago al asegurado como forma de cumplir con su obligación principal entre el pago, la reposición, o la reparación de la cosa asegurada
- ✓ La obligación de pagar debe cumplirse a más tardar 30 días hábiles después de la fecha en que se reciba la documentación que le permita conocer las circunstancias del siniestro, así como el fundamento e importe de la reclamación
- ✓ La aseguradora tiene derecho a subrogarse, hasta por la cantidad pagada como indemnización, en todos los derechos y acciones contra terceros que correspondan al beneficiario por los daños sufridos.

B) El Tomador o Contratante del Seguro:

El tomador o contratante del seguro, es la persona física o moral que comparece con su firma en la celebración del seguro, esto es el que lo contrata con la empresa aseguradora. Cualquier persona física o moral puede ser tomador de un seguro, tanto en nombre y por cuenta propios como en el interés de un tercero que adquiere el carácter de asegurado sin asumir obligación de pago de la prima ante la aseguradora, salvo que el mismo tiempo adquiere el carácter de beneficiario; es decir, el tomador o contratante puede:

Celebrar directamente el contrato de seguro en nombre y cuenta propios, pero en beneficio de tercero.

El tomador tiene los derechos y las obligaciones siguientes:

Obligaciones:

- **Declarar los hechos relevantes.** Se puede decir que esta es la principal obligación del tomador o contratante del seguro.
- **Pagar la prima del seguro.** La prima es la prestación en numerario a cargo del tomador o contratante en un contrato de seguro. La falta de su pago no

influye en el primer momento en la existencia del contrato de seguro, puesto que no es un elemento de existencia del mismo, aun que si de la definición por cuanto se trata de un contrato oneroso y bilateral.

- **Aviso de agravaciones esenciales del riesgo.** El contratante o asegurado debe comunicar a la aseguradora las agravaciones esenciales que tenga el riesgo durante la vigencia del seguro, dentro de las 24 horas siguientes al momento en que las conozca. La omisión del aviso provoca la cesación de las obligaciones de la aseguradora en lo sucesivo.
- **Aviso del siniestro.** Tan pronto como el contratante tenga conocimiento de la realización del siniestro, deberá notificar del mismo a la aseguradora, dentro de un plazo máximo de 5 días, por escrito salvo lo pactado en el contrato. La falta de ese aviso facultara a la aseguradora para reducirla prestación debida hasta la suma que habría importado si el aviso se hubiere dado oportunamente, y para liberarse de sus obligaciones totalmente si la omisión de aviso inmediato se hubiera hecho con la intención de impedir que se comprobarán oportunamente las circunstancias del siniestro.

C) El Asegurado

En los seguros de daños, el asegurado es la persona física o moral cuyo interés económico en la cosa se cubre con el seguro. En los seguros de vida, accidentes, o enfermedades, es la persona física respecto de cuya existencia, integridad personal, salud o vigor vital se contrata el seguro; suele hablarse de asegurado para referirse al tomador o contratante.

La persona asegurada tiene los cargos siguientes:

- ❖ Poner en conocimiento del asegurador el cambio de dueño de la cosa asegurada.
- ❖ Informarle, dentro de cinco días y por escrito, de la ocurrencia del siniestro.

- ❖ Realizar todos los actos necesarios para evitar o disminuir los daños derivados del siniestro.
- ❖ No variar el estado de las cosas después del siniestro.

D) El Beneficiario

Es el titular del derecho al pago de la suma asegurada por razón de su interés económico en el bien, tratándose de seguros de daños, o por habersele designado así en el contrato mediante una cláusula beneficiaria, o por su carácter de heredero. Pueden ser uno o varios beneficiarios.

El tercero es beneficiario del seguro aun cuando este ratifique el seguro después de haber acontecido el evento.

El beneficiario tiene los siguientes derechos y obligaciones:

- ❖ El beneficiario, al igual que el tomador o contratante, tiene la obligación de avisar, dentro del plazo de 5 días siguientes a la fecha en que tenga conocimiento, de la realización de la eventualidad prevista en el contrato.
- ❖ Exigir a la aseguradora la indemnización prevista en el contrato.

2.3.2 Elementos Reales

Los elementos reales del contrato de seguro son tanto la cosa respecto a la cual se celebra el contrato, como las demás prestaciones de dinero a cargo de las partes, y que pueden especificarse como sigue:

- La obligación de resarcir el daño o de pagar una suma en efectivo al ocurrir el siniestro previsto en el contrato.
- La indemnización prevista en el contrato, esto es la suma de dinero que la aseguradora se obliga a pagar al ocurrir la eventualidad prevista en el contrato.
- La obligación que asume el tomador de pagar la prima y esta misma.

- La cosa objeto del seguro, sobre la cual la aseguradora asume la obligación de pagar la suma garantizada al ocurrir el siniestro
- La póliza de seguros.

2.3.3 Elementos Formales

Como ya se mencionó en las características del contrato de seguro, éste es un contrato consensual; sin embargo, debe constar por escrito para efectos probatorios, pero no de eficacia del seguro. El seguro existe aun cuando no se haya otorgado por escrito, aunque a nadie se le ocurra celebrarlo en forma verbal y todas las aseguradoras tengan la obligación de expedir tanto los formatos de las ofertas de seguro como hacer constar por escrito las condiciones del contrato.

Las aseguradoras deben indicar de manera clara y precisa el alcance, las condiciones, franquicias, o deducibles y cualquier otra modalidad que se establezca en las coberturas o planes que ofrece, así como los derechos y las obligaciones de los contratantes, asegurados, o beneficiarios, mas las condiciones que administrativamente fije la comisión nacional de seguros y fianzas.

Aunque las condiciones generales del contrato de seguro deben constar por escrito tanto en el contrato de seguro como en la oferta de contrato y desde el momento en que el futuro tomador o contratante realiza la oferta, la póliza es el documento en el que se hace constar los derechos y obligaciones de las partes, constituye la prueba del contrato.

En torno a la póliza girará el seguro, por exigencia legal, ya que es la prueba por excelencia, la formal legal del contrato.

Sin perjuicio del carácter consensual del contrato, la póliza configura su manifestación escrita y la prueba por excelencia de su celebración; su entrega, por tanto, constituye una obligación de la aseguradora.

La Ley sobre el Contrato de Seguro establece en su artículo 20 los requisitos mínimos que debe contener la póliza:

- ✓ La firma de la aseguradora.
- ✓ Nombre y domicilio de los contratantes.
- ✓ La cosa o persona asegurada.
- ✓ Monto de la prima.
- ✓ Suma asegurada.
- ✓ Riesgos asegurados.
- ✓ Vigencia de la cobertura.

Conforme al artículo 25 de la misma Ley, cuando el texto de la póliza no concuerda con la oferta, el tomador cuenta con un plazo de 30 días para pedir su rectificación; transcurrido dicho plazo caduca su derecho y el contrato se rige por el texto de la póliza.

Así mismo, la póliza debe estar redactada con carácter fácilmente legibles en caso de pérdida o destrucción; deberá pedirse la cancelación o reposición de la misma según el procedimiento seguido para los títulos de crédito, salvo que se trate de póliza nominativa, en las que basta solicitar el duplicado de la misma a la aseguradora.

2.4 El Seguro de Auto por Responsabilidad Civil

El seguro de responsabilidad civil es el seguro de auto más básico que existe en la actualidad, este tiene la función de cubrir al asegurado ante cualquier reclamación de un tercero, es decir, si el asegurado se encuentra involucrado en un accidente y la víctima del siniestro, justamente, le exige una indemnización por daños, éste seguro ampara al asegurado hasta el límite de su cobertura.

La principal diferencia entre un seguro de responsabilidad civil y uno de cobertura limitada, es que este último te cubre robo total.

Tal y como se menciono anteriormente, en México, el seguro de responsabilidad civil es obligatorio en carreteras y en algunos estados de la

república. En la mayoría de los casos, la multa por no tenerlo puede ser más cara que el seguro en sí.

Este tipo de seguro se puede adquirir para motocicletas, automóviles, camionetas y camiones.

La mayoría de los paquetes de seguros de autos de responsabilidad civil incluyen:

- ✓ Daños ocasionados a terceros, tanto a bienes materiales como a persona en su integridad física.
- ✓ La cobertura mínima debe ser de \$3,000,000 pesos y es recomendable aumentarla a \$4,000,000. pesos.
- ✓ Asistencia legal.

2.4.1 Requisitos para contratar un seguro de responsabilidad civil:

Es importante señalar los requisitos necesarios para poder adquirir el seguro vehicular objeto de este estudio, a continuación, se enlistan los datos que deben recabarse tanto del sujeto conductor como del vehículo en cuestión:

Datos personales	Datos de tu automóvil
✓ Nombre completo del asegurado ✓ Identificación oficial: Credencial Nacional de Elector o Pasaporte. ✓ Domicilio ✓ Registro Federal de Contribuyentes	➤ Año ➤ Modelo ➤ Marca ➤ Versión ➤ Número de Serie (VIN)

✓ Fecha de nacimiento del asegurado ✓ Número de cuenta	➤ Placas
---	----------

2.4.2 Situaciones en las que es inoperante el seguro de responsabilidad civil:

A continuación, se enlistan las situaciones en las cuales no opera la protección del seguro de responsabilidad civil:

- Frente a daños del auto asegurado.
- Daños a bienes materiales, lesiones y/o muerte de terceros por darle al auto un uso diferente al establecido en la póliza.
- La responsabilidad civil de terceros cuando estos tengan alguna relación de dependencia con el asegurado.
- La responsabilidad civil del conductor responsable o de los pasajeros del auto asegurado en el momento del accidente.
- Daños a bienes materiales, lesiones o muerte de terceros ocasionados de manera intencional por el asegurado o por el conductor del auto asegurado.
- Gasto, pérdida, indemnización y daño cuando estos sean indirectos o por Daño Moral.
- Daños a bienes materiales, lesiones o muerte de terceros cuando el auto asegurado entre a carreras de velocidad, resistencia o seguridad.
- Daños a bienes materiales que estén bajo la responsabilidad del asegurado.
- Daños a bienes materiales de personas que dependan del asegurado o que sean familiares del asegurado.
- Daños a bienes materiales que se encuentren en el auto del asegurado.
- Gastos de defensa jurídica, fianzas o pagos relacionados con los

- procedimientos penales ocasionados por cualquier accidente.
- Lesiones o muerte de los pasajeros del auto asegurado.
- Daños materiales, lesiones o muerte de terceros ocasionados por sobrecargar el auto.

2.5 Origen de la obligación a la Indemnización del Daño

Tratándose de la indemnización por concepto de la responsabilidad civil prevista en el contrato de seguro obligatorio, surge ese deber en el momento en que concurren dos circunstancias:

- 1) La verificación de la eventualidad prevista en el contrato.
- 2) El conocimiento de la aseguradora sobre la existencia de dicho evento.

Es posible inferir de la interpretación literal y sistemática de los artículos 1º, 147, primer párrafo y 150 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, de los que deriva que la aseguradora está obligada al pago cuando se verifica la eventualidad prevista en el contrato, la cual en el seguro contra la responsabilidad civil es el **siniestro generador del daño** , por lo que desde el momento de éste se considera al tercero dañado como beneficiario del seguro, en la inteligencia que la empresa aseguradora debe recibir el aviso sobre la realización del hecho causante de responsabilidad en cuanto se exija la indemnización al asegurado¹⁶.

Por tanto, el momento en que inicia la obligación a cargo de la aseguradora está determinado por el acontecimiento del evento, siniestro o hecho dañoso y el aviso mencionado, por lo que será a partir de que se tenga el conocimiento que dicho aviso proporciona cuando se considere legalmente **exigible la obligación de resarcimiento** , o bien, de no ser avisada la compañía de seguros, habrá que

¹⁶ Tesis: I.4o.C.10 C (10a.) Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Décima Época. Libro XII, septiembre de 2012. P. 1969. Registro: 2001751

atender al tiempo del conocimiento derivado de una reclamación ante la propia aseguradora o ante la autoridad administrativa, o de un juicio seguido para obtener la indemnización respectiva.

Es importante señalar esta última situación, ya que, en caso de controversia, la obligación de dar a conocer a la aseguradora el hecho generador de responsabilidad conlleva para el asegurado el deber de proporcionar también los elementos defensivos a la compañía.

En consecuencia, para que opere ese momento de exigibilidad legal de la obligación de resarcir, no es necesario que exista un importe líquido del daño, habida cuenta que la resolución que contenga esa cuantía solamente es declarativa de la obligación existente desde el momento en que concurren los dos elementos señalados. De manera que la condena al pago de intereses moratorios debe tomar como momento de generación de los réditos la fecha de conocimiento del siniestro por parte de la aseguradora.

2.6 La Legitimación Pasiva de la Empresa Aseguradora.

En el contrato de seguro, por lo general, la relación jurídica se entabla entre el asegurado que contrata el seguro y la empresa aseguradora; sin embargo, cuando se trata de un seguro mixto, que cubre diversos riesgos, entre los que se encuentra el de responsabilidad civil, aparece una persona más, que es el tercero, quien si bien no es parte en el contrato de seguro, al verificarse el siniestro, adquiere un derecho propio respecto del asegurador, para percibir "directamente" de este último, la indemnización convenida, por así establecerlo el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, sin perjuicio de que pueda ser indemnizado, en todo o en parte, por el propio asegurado, conforme lo prevé el artículo 149 de la misma ley, de donde se desprende que si se rehúsan a pagarle, el tercero

beneficiario puede accionar ya sea en contra del asegurado, o bien, de la empresa aseguradora, sin que esta última pueda alegar falta de legitimación pasiva¹⁷.

El carácter de la empresa aseguradora para ser demandada deriva, de la obligación que asumió con motivo del contrato de seguro, con cobertura de responsabilidad civil, daños a terceros, que se caracteriza por la responsabilidad que adquiere, de "indemnizar directamente" al tercero, por los daños ocasionados por su asegurado, sólo hasta el monto que se haya pactado en la póliza respectiva.

¹⁷ Tesis I.6.C.415.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. XXV. Mayo de 2007. P. 2111.
Registro: 172481

CAPÍTULO 3

NORMATIVIDAD Y REGULACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN MÉXICO

3.1 Autoridades responsables:

En la república mexicana existen tres niveles administrativos que ejercen, en su respectivo ámbito de competencia, funciones de normatividad sobre el tránsito vehicular. Corresponde a la federación la regulación del transporte de bienes y personas que se efectúa sobre las vías generales de comunicación, caminos y puentes federales, y que se hace a través de vehículos de autotransporte que requieren de una autorización expedida por la autoridad competente, que en este caso es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El fundamento legal para que la federación lleve a cabo la regulación, se sustenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, específicamente en lo señalado en la Sección III “De las facultades del congreso”, en el artículo 73, fracciones XVII y XXX que establecen como facultad del Congreso de la Unión el dictar leyes sobre vías generales de comunicación y la expedición de todas aquellas leyes necesarias para hacer efectivas las facultades señaladas en todas las fracciones del artículo.

El segundo nivel se le atribuye a las 31 entidades federativas y la Ciudad de México, compartiéndolo con los ayuntamientos, mediante la emisión de las leyes estatales de tránsito terrestre, de responsabilidad compartida entre el poder ejecutivo estatal y los ayuntamientos, bajo el sustento jurídico de lo estipulado en el artículo 115, fracción III de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que a la letra dice:

“Los Municipios tendrán a su cargo las funciones y servicios públicos siguientes: ... Sin perjuicio de su competencia constitucional, en el desempeño de las funciones o la prestación de los servicios a su cargo, los municipios observarán lo dispuesto por las leyes federales y estatales.”

En cuanto al tercer y último nivel, propiamente los ayuntamientos son los responsables de la aplicación directa del reglamento de tránsito que expide el Cabildo, en función de las atribuciones adjudicadas por el citado artículo 115 constitucional.

Derivado de lo anterior, podemos advertir que a nivel república existe una instancia federal reguladora y normativa, representada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sus respectivas delegaciones estatales, con cabecera en las capitales; los 32 organismos insertos en las administraciones de cada Entidad Federativa, más los poco más de 2,400 ayuntamientos, a nivel nacional, con su correspondiente reglamento, ejerciendo simultáneamente funciones y competencias sobre el tránsito vehicular y peatonal a través de un sinnúmero de normas nacionales, estatales y municipales, ocasionando, con mayor frecuencia de lo necesario, interpretaciones divergentes sobre una misma base legal.

3.2 Normatividad:

El marco legal a que nos referimos es el siguiente:

- ❖ **Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos**, específicamente en cuanto a las facultades del Congreso de la Unión y las reglamentarias de los municipios, es decir, el artículo 73, fracciones XVII y XXX, así como el 115 fracción III, respectivamente.

❖ Leyes secundarias como:

- **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal**, específicamente por las disposiciones que contiene en cuanto a la competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 y reformada en 53 ocasiones, la más reciente al 30 de diciembre de 2015
- **Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal**, por ser reguladora de las vías generales de comunicación, caminos y puentes, y de la operación del transporte público federal. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 22 de diciembre de 1993 y reformada en 7 ocasiones, la más reciente el 4 de junio de 2014.
- El **Código de Comercio**, bajo el derecho mercantil, como regulador de los contratos mercantiles de transporte terrestre. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 13 de diciembre de 1889 y reformado en 53 ocasiones, la más reciente el 7 de abril de 2016.
- **Ley del Registro Público Vehicular**, por ser reguladora del sistema de información y registro de los vehículos automotores que circulan por el país. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1º de septiembre de 2004 y con una sola reforma el 5 de junio de 2012. Esta ley reemplaza a la Ley del Registro Nacional de Vehículos, publicada en el Diario Oficial el 2 de junio de 1998 y abrogada el 1º de septiembre de 2004.
- **Ley Federal de Responsabilidades de los Servidores Públicos**, en virtud de que establece las responsabilidades administrativas en que pueden incurrir empleados y funcionarios de las dependencias de la administración pública, en este caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 10 de marzo de 1983 y reformada en 13 ocasiones, la más reciente el 24 de marzo de 2016.

- ❖ Reglamentos que se enlistan de manera enunciativa de acuerdo a lo que establece el artículo 89 constitucional, que confiere al titular del ejecutivo federal la facultad de expedir ordenamientos legales, conocidos como reglamentos, para hacer aplicables y observables las leyes secundarias).
 - **Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 8 de enero de 2009 y reformado por última vez el 31 de Julio de 2009.
 - **Reglamento de Autotransporte Federal y Servicios Auxiliares.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 1994 y reformado por última vez el 28 de noviembre de 2000.
 - **Reglamento de la Ley del Registro Público Vehicular.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de diciembre de 2007 y sin ninguna reforma registrada.
 - **Reglamento para el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 7 de abril de 1993 y reformada por última vez el 20 de noviembre de 2012.
 - **Reglamento sobre el peso, dimensiones y capacidad de los vehículos de autotransporte que transitan por caminos y puentes de jurisdicción federal.** Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 1994 y reformada por última vez el 15 de noviembre de 2006.
 - **Reglamento de tránsito en carreteras federales,** en virtud de que es el reglamento base para la regulación de todos los aspectos que intervienen en la operación del autotransporte federal y demás vehículos que transitan por caminos y puentes federales. Publicado en el Diario Oficial de la Federación el 22 de noviembre de 2012 y sin ninguna reforma registrada.

Finalmente, podemos señalar que, en adición a la documentación legal citada con anterioridad, existen Normas Oficiales Mexicanas, expedidas por el ejecutivo federal y la participación de la sociedad civil, que buscan garantizar la calidad de bienes, productos y servicios elaborados en el país, que inciden en el desarrollo de las actividades relacionadas con los vehículos automotores.

Los acuerdos que una vez publicados en el diario oficial de la federación son de carácter obligatorio para los prestadores de servicio, entre los que resulta conveniente destacar el que fija la cobertura de los seguros de responsabilidad civil y fondo de garantía para los permisionarios de los servicios de autotransporte federal.

Las circulares que son disposiciones de carácter administrativo que sirven a la administración pública federal para precisar o detallar preceptos legales contenidos tanto en leyes como en reglamentos y normas oficiales mexicanas, en donde cabe señalar que su alcance jurídico es únicamente de carácter interno, al contener instrucciones de funcionarios superiores hacia los inferiores.

La organización mundial de la salud (OMS) ha señalado que uno de los peores riesgos en cuanto al tránsito de personas y bienes es, paradójicamente, uno de los menos perceptibles: el riesgo organizacional, el cual se deriva de estructuras legales, administrativas, de gestión, decisión y control, cuya dispersión, duplicidad e ineficiencia operativa puede conducir a una indefinición de funciones y responsabilidades, lo cual consideramos no es una condición que se presente en nuestro país, en donde se opera bajo una delimitación legal y sistémica adecuadas.

Por lo que respecta a la legislación y normatividad del sector de seguros, encontramos el siguiente marco normativo:

- ❖ **Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.** Por las disposiciones que contiene en cuanto a la competencia de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 29 de diciembre de 1976 y reformada en 53 ocasiones, la más reciente el 30 de diciembre de 2015.
- ❖ **Ley sobre el Contrato de Seguro.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 13 de septiembre de 1935, reformada en 7 ocasiones, la más reciente el 4 de abril de 2013.
- ❖ **Ley de Instituciones de Seguros y de Fianzas.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 4 de abril de 2013, con una sola reforma registrada el 10 de enero de 2014. Esta ley reemplazo a la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, publicada el 31 de agosto de 1935 y abrogada el 4 de abril de 2013.
- ❖ **Ley de Instituciones de Crédito,** en cuanto a la regulación de la banca-seguros. Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 18 de julio de 1990, reformada en 41 ocasiones, la más reciente el 10 de enero de 2014.
- ❖ **Reglamento de Inspección y Vigilancia de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 26 de enero de 2004, sin ninguna reforma registrada actualmente.
- ❖ **Reglamento Interior de la Comisión Nacional de Seguros y Fianzas.** Publicada en el Diario Oficial de la Federación el 3 de junio de 2015, sin ninguna reforma registrada actualmente.

En nuestra entidad federativa, particularmente contamos con la Ley General de Transporte Público de Baja California, vigente desde el 12 de febrero del 2008, la cual no hace mención alguna sobre la obligación legal de contar con una póliza de seguro vehicular, sin embargo, en lo que respecta a la cabecera municipal del estado, específicamente en el Reglamento de Tránsito para el municipio de Mexicali, vigente desde el 23 de mayo del 2003, establece en el capítulo IV De los Vehículos, Sección Segunda De los requisitos para la circulación de vehículos, artículo 37, párrafo segundo, que:

“Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y carga, deberán contar, además, **con la póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil por accidente, así como las lesiones y daños que se puedan ocasionar a los usuarios y peatones.**

3.3 Situación actual del país¹⁸.

El parque vehicular del país es de aproximadamente veinticuatro millones seiscientos ochenta mil unidades, de acuerdo con los datos que arroja la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, también conocida como AMIS. El setenta por ciento de este parque vehicular, es decir, diecisiete millones setecientos mil conductores carecen de esta protección.

En México, de acuerdo con los estudios realizados por la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, también conocida por sus siglas como CONSUSEF, mueren más de diecisiete mil personas cada año por accidentes de tránsito, ochocientos sesenta mil mexicanos viven con una discapacidad motora a causa de un siniestro vial y por si fuera poco, el 50% de los hospitalizados por un choque, adquieren una deuda donde el costo puede ser incluso mayor al 100% de su ingreso mensual.

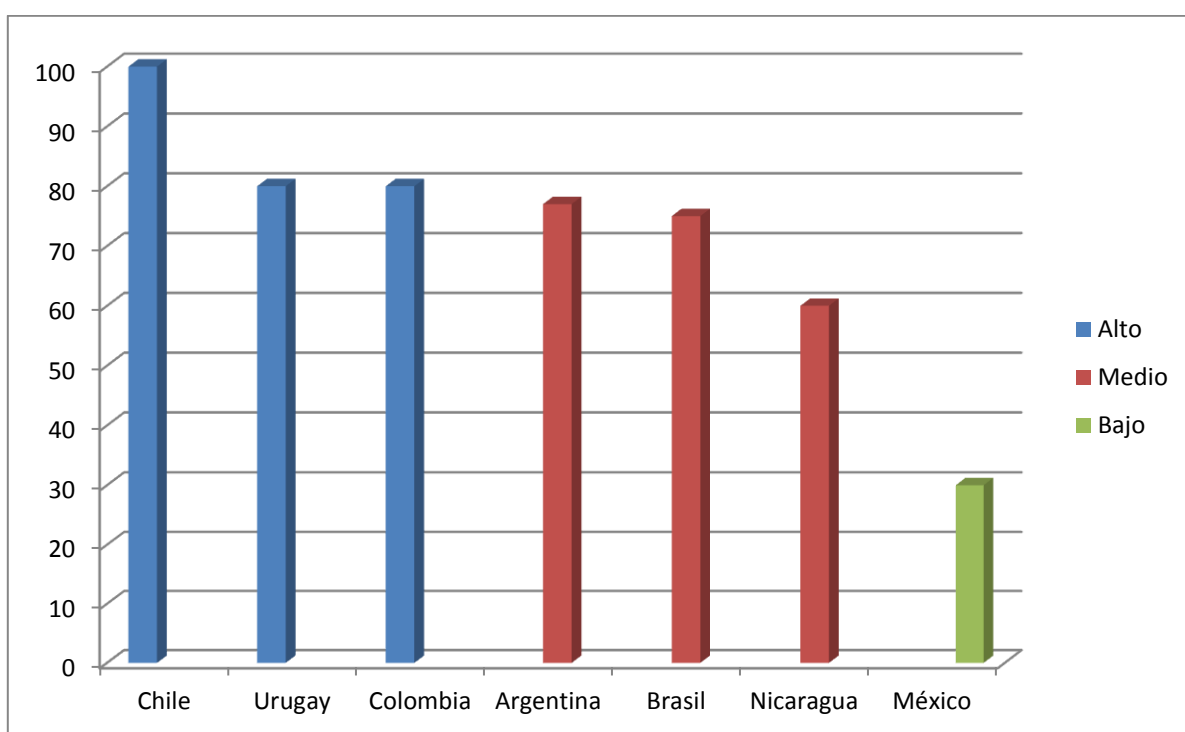
Los gastos ocasionados por accidentes de tránsito, ya sea al gobierno, a los asegurados o a los particulares en general, sobrepasan los \$160,000,000,000.00 M.N. (Ciento sesenta mil millones de pesos) anuales, es decir, alrededor del 1% del producto interno bruto del país.

Actualmente, los seguros de auto, apenas cubren menos el 30% del parque vehicular, motivo por el cual, las empresas aseguradoras solo pagan alrededor de 20 mil millones de pesos, entre el 8% y el 10% del monto total. De acuerdo con los

¹⁸ PEDRERO, Ericka. “Arranca Seguro Vehicular Obligatorio y 70% no lo tiene”. En la Razón de México, año 7, nueva época, número 2025. 24 de septiembre de 2014. www.razon.com.mx/spip.php?article.230290. (consulta 28/Noviembre/2015)

datos proporcionados por AMIS en 2010, el porcentaje de vehículos asegurados por país latinoamericano era el siguiente

A continuación, se presenta una gráfica comparativa de los principales países latinoamericanos cuya normatividad contempla y exige la contratación de un seguro de responsabilidad civil, indicando el número de usuarios de vehículos o parque vehicular que cuenta con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros:



Fuente: AMIS, 2010¹⁹

Como puede observarse en el gráfico anterior los países señalados muestran una cobertura muy superior a la que tenía nuestro país en 2010, Chile alcanzaba casi el 100% del seguro mencionado mientras que países como

¹⁹ Gráfica comparativa de los principales países latinoamericanos cuya normatividad contempla y exige la contratación de un seguro de responsabilidad civil. Elaboración personal en base a la información tomada de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. PEDRERO, Ericka. "Arranca Seguro Vehicular Obligatorio y 70% no lo tiene". En la Razón de México, año 7, nueva época, número 2025. 24 de septiembre de 2014. www.razon.com.mx/spip.php?article.230290. (consulta 28/Noviembre/2015)

Argentina, Colombia, Uruguay e incluso Nicaragua que tienen una economía menos desarrollada que México, tienen una cobertura de su parque vehicular significativamente mayor a la nuestra, lo cual es desafortunado al considerar que nos encontramos en frontera con la economía más fuerte y protegida por este tipo de aseguranza en el mundo.

3.3.1 Nivel Nacional

Hoy en día, el seguro de auto por concepto de responsabilidad civil por daños a terceros es obligatorio en carreteras federales y en al menos 13 entidades federativas y en la Ciudad de México. Sin embargo, de entre estas legislaciones, solo algunas contemplan multas, establecen una cobertura mínima y definen un sistema de verificación, de acuerdo con una investigación realizada por AMIS, en 2010.

A partir del 23 de septiembre del 2014, todos los vehículos automotores que transiten por las vías, caminos y puentes federales de nuestro territorio nacional, tienen la obligación de contar con un seguro de responsabilidad civil. Cabe señalar que las personas que ya contaban con algún seguro de automóvil quedan exentas de esta obligación, en virtud de que evidentemente ya están cumpliendo con dicha obligación por lo que no tienen la necesidad de contar con este nuevo seguro.

Por otra parte, en caso de que el vehículo no esté asegurado, existe la posibilidad de adquirir el seguro de responsabilidad civil vehicular, el cual está elaborado para cumplir con la normatividad vehicular. La obligatoriedad de dicho seguro no es inmediata, sino de manera gradual, dependiendo del modelo y el valor factura de la unidad, tal y como se ilustra en la siguiente tabla:

Año de Exigibilidad	Modelos	Que el valor de la factura sea mayor a:
2014	2011 y posteriores	\$186,732.00
2015	2008 y posteriores	\$162,255.00
2016	2005 y posteriores	\$135,690.00
2017	2002 y posteriores	\$117,467.00
2018	2000 y posteriores	\$102,388.00
2019	Todos los modelos	Cualquier valor

Fuente: Tomado del Diario Oficial de la Federación. Jueves 27 de Marzo del 2014.²⁰

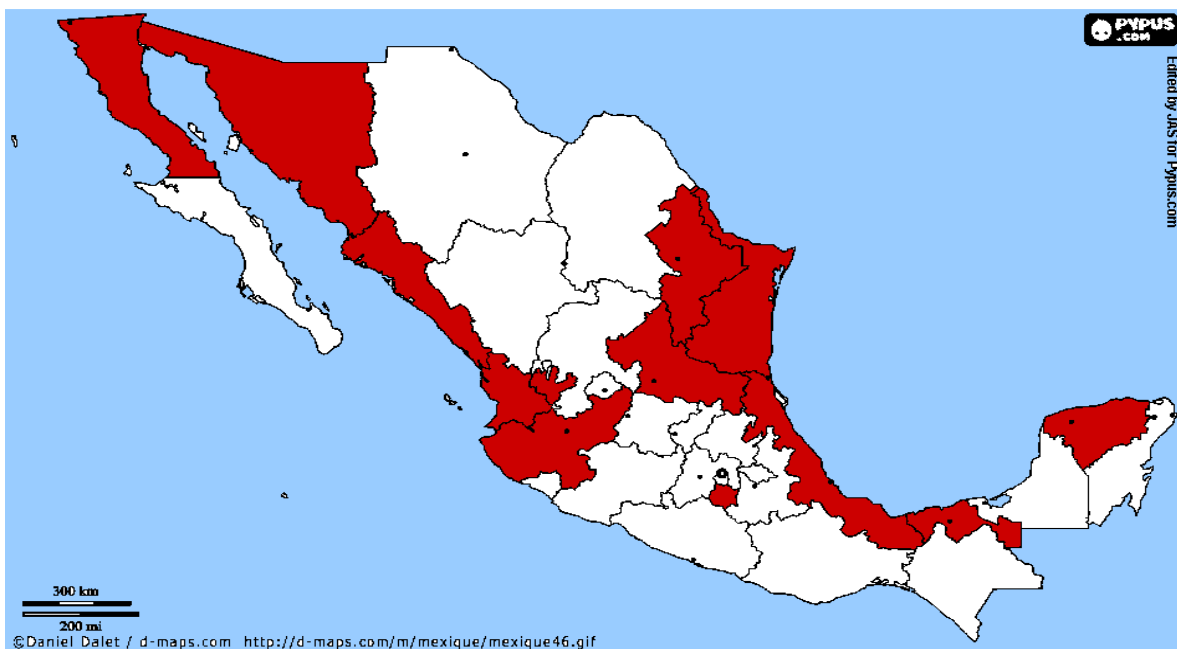
3.3.2 Nivel Estatal

Actualmente son 13 entidades federativas en las que sus respectivas legislaciones contemplan la importancia de que sus gobernados cuenten con un seguro vehicular vigente, como lo son: Baja California, Sonora, Sinaloa, Nayarit, Jalisco, Monterrey, Tamaulipas, Veracruz, Morelos, Yucatán

Sólo los estados de Jalisco y Yucatán expiden un holograma que para acreditar la tenencia de esta póliza. Los estados de Jalisco, Morelos, Veracruz, así como Baja California, especifican un límite de cobertura. En el estado de Sonora, el seguro de responsabilidad civil con cobertura de hasta \$50,000.00 pesos va incluido en el costo de la licencia.

En la Ciudad de México, recientemente en el año 2016, entro en vigor el nuevo reglamento de tránsito, el cual impone una multa de \$2,800.00 pesos a los propietarios de vehículos automotores que no cuenten con una póliza de responsabilidad civil por daños a terceros.

²⁰ Tabla de exigibilidad del Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros. Elaboración personal en base a la información obtenida de CONDUSEF. Asegura tu camino. Infografía: La Responsabilidad Civil en el Seguro de Autos. AMIS. Protege tu Dinero. México, D.F., 2014. Páginas 28-31. www.condusef.gob.mx/revista/PDF-s/2014/176/seguro (consulta 28/Noviembre/2015)



Fuente: Elaboración personal en base a la información tomada del Diario Oficial de la Federación.
Jueves 27 de marzo del 2014

Como se señala en el mapa de la República Mexicana, son muy pocas las entidades federativas que cuentan con un seguro vehicular vigente.

3.4 Regulación de los Trabajadores de los Servicios de Autotransportes:

En lo que respecta a las relaciones de trabajo en las cuales se ve involucrado la utilización de un vehículo automotor, la Ley Federal del Trabajo, en el título sexto, relativo a los trabajos especiales, específicamente en su capítulo VI sobre los trabajos de autotransporte, hace alusión a las relaciones entre los choferes, conductores, operadores, cobradores y demás trabajadores que prestan servicios a bordo de autotransportes de servicio público, de pasajeros, de carga o mixtos, foráneos o urbanos, tales como autobuses, camiones, camionetas o automóviles, y los propietarios o permisionarios de los vehículos, son relaciones de trabajo y quedan sujetas a las disposiciones del citado capítulo. Por su parte el numeral 260 establece claramente que el propietario del vehículo y el

concesionario o permisionario son solidariamente responsables de las obligaciones derivadas de las relaciones de trabajo y de la ley.

En lo concerniente a las obligaciones especiales del trabajador de autotransportes, el artículo 262, fracción V a la Observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito y las indicaciones técnicas que dicten las autoridades o el patrón. De igual manera, el artículo 263, fracción IV, menciona como obligación especial del patrón de esta relación laboral, debe ser la de observar las disposiciones de los Reglamentos de Tránsito sobre condiciones de funcionamiento y seguridad de los vehículos.

En lo que respecta a la normatividad de tránsito a la que hacen alusión los artículos anteriores, en la república mexicana existen tres niveles administrativos que ejercen, en su respectivo ámbito de competencia, funciones de normatividad sobre el tránsito vehicular. Corresponde a la federación la regulación del transporte de bienes y personas que se efectúa sobre las vías generales de comunicación, caminos y puentes federales, y que se hace a través de vehículos de autotransporte que requieren de una autorización expedida por la autoridad competente, que en este caso es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El fundamento legal para que la federación lleve a cabo la regulación, se sustenta en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, específicamente en lo señalado en la Sección III “De las facultades del congreso”, en el artículo 73, fracciones XVII y XXX que establecen como facultad del Congreso de la Unión el dictar leyes sobre vías generales de comunicación y la expedición de todas aquellas leyes necesarias para hacer efectivas las facultades señaladas en todas las fracciones del artículo.

El segundo nivel se le atribuye a las 31 entidades federativas a las que se suma ahora la Ciudad de México, compartiéndolo con los ayuntamientos, mediante la emisión de las leyes estatales de tránsito terrestre, de responsabilidad compartida entre el poder ejecutivo estatal y los ayuntamientos a quienes se les

atribuye el tercer nivel, bajo el sustento jurídico de lo estipulado en el artículo 115 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

Derivado de lo anterior, podemos advertir que a nivel república existe una instancia federal reguladora y normativa, representada por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, sus respectivas delegaciones estatales, con cabecera en las capitales; los 32 organismos insertos en las administraciones de cada Entidad Federativa, más los poco más de 2,400 ayuntamientos, a nivel nacional, con su correspondiente reglamento, ejerciendo simultáneamente funciones y competencias sobre el tránsito vehicular y peatonal a través de un sinnúmero de normas nacionales, estatales y municipales, ocasionando, con mayor frecuencia de lo necesario, interpretaciones divergentes sobre una misma base legal.

La mayoría de las entidades federativas, dentro de su normatividad vehicular hacen alusión a la obligación de los concesionarios o encargados del transporte público a contar con una póliza de seguro vigente que ampare los daños a terceros en sus personas y bienes, sobre los daños que pudieran ocasionar con motivo de la conducción de un vehículo. Sin embargo, son pocos los estados que actualmente exigen al resto de los particulares o a las empresas privadas el contar con un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, como requisito para circular por las vialidades o simplemente, hacer el trámite de renovación de placas

3.5 Regulación en el Estado de Baja California

Con fundamento en el artículo séptimo de ley que regula los servicios de control vehicular en nuestra entidad, para realizar el alta de un vehículo y obtener sus elementos de identificación vehicular, el interesado deberá reunir los siguientes requisitos:

IX.- Presentar seguro de responsabilidad civil vigente que ampare los conceptos y el monto señalado en el artículo 18 BIS de este ordenamiento;

Por otro lado, todo vehículo para que pueda circular en el Estado, deberá reunir los siguientes requisitos:

- I.- Estar dado de alta ante el Registro Estatal Vehicular, a excepción de lo establecido en el artículo 18 de esta Ley;
- II.- Portar los elementos de identificación vehicular vigentes que deberán coincidir con el vehículo al que correspondan;
- III.- Reunir las condiciones de seguridad y buen funcionamiento mecánico, para la circulación y seguridad pública. La Oficina Recaudadora podrá solicitar al interesado el acreditamiento de este requisito, a través de constancia expedida por la autoridad estatal o municipal competente, y
- IV.- Contar con un seguro de responsabilidad civil vigente que ampare cuando menos, los daños que se lleguen a ocasionar a terceros en su persona y en sus bienes con motivo de un accidente de tránsito, de conformidad con el artículo 18 BIS de este ordenamiento;
- V.- Realizar el trámite de verificación vehicular, conforme al Programa de Verificación Vehicular que corresponda, y
- VI.- Cumplir con las disposiciones municipales respectivas que no contravengan lo establecido en esta Ley.

En cuanto al numeral 18 BIS, nos establece que el seguro de responsabilidad civil a que se refiere este ordenamiento, debe amparar por lo menos, en concepto de daños a terceros en su persona y en sus bienes, el monto de cuatro mil trescientos cincuenta veces el salario mínimo general vigente en el Estado.

El seguro de responsabilidad civil, únicamente será exigible cuando las instituciones o empresas de seguros lo ofrezcan a un costo anual que no exceda de quince veces el salario mínimo general vigente en el Estado.

Se sancionará a quien conduzca un vehículo que no cuente con un seguro de responsabilidad civil vigente; sin embargo, cuando se trate de la primera vez la autoridad municipal competente apercibirá únicamente al conductor; en caso de reincidencia, será acreedor a una multa que será condonada por la citada autoridad municipal, siempre que el propietario del vehículo le presente una póliza de seguro vigente que ampare los conceptos y el monto requerido en este artículo, en el plazo que al efecto establezca dicha autoridad, el cual no podrá exceder de 30 días. En caso de que la póliza de seguro vigente se presente fuera del plazo señalado, la autoridad municipal respectiva podrá reducir el importe de la multa correspondiente.

Los vehículos registrados o procedentes de otras entidades federativas o del extranjero, deben contar con un seguro de responsabilidad civil durante el tiempo que circulen en el Estado, el cual deberá amparar, cuando menos, los conceptos y el monto que se señala en este artículo; en caso contrario, se sancionará a los conductores en los términos de las disposiciones municipales que resulten aplicables.

Los vehículos destinados al transporte público observaran las disposiciones que en dicha materia se establezcan.

Para el canje de tarjeta de circulación y placas de circulación en su caso, el solicitante deberá reunir los siguientes requisitos:

- I.- Entregar la tarjeta de circulación, y en su caso las placas de circulación, anteriores;
- II.- Tratándose de personas físicas, presentar licencia de conducir vigente del Estado. En caso de que se cuente con alguna discapacidad o impedimento para conducir, presentar la licencia de conducir vigente del Estado de la persona que autorice para conducir;

- III.- En el caso de personas morales, presentar comprobante de domicilio, escritura constitutiva, copia de la cedula de identificación fiscal del Registro Federal de Contribuyentes, identificación oficial del representante y documentación que acredite la personalidad de quien comparece;
- IV.- Presentar certificado de no adeudo municipal, en los términos que se establezcan en los convenios de colaboración administrativa que en su caso celebre el Estado con los Municipios;
- V.- Para vehículos del servicio público de transporte, deberán presentar además el permiso o concesión vigente;
- VI.- Presentar seguro de responsabilidad civil vigente que ampare los conceptos y el monto señalado en el artículo 18 BIS de este ordenamiento;
- VII.- Acreditar la realización de la verificación vehicular, conforme a esta ley y al Programa de Verificación Vehicular que corresponda, y
- VIII.- Realizar el pago de los derechos correspondientes, establecidos en la Ley de Ingresos.

3.6 En el Municipio de Mexicali

Propiamente, el reglamento de tránsito. del Municipio de Mexicali, en el artículo 17 establece que todo vehículo de motor, para poder transitar en las vías públicas del Municipio, deberá contar con el registro correspondiente ante la autoridad competente del Gobierno del Estado de Baja California, por lo cual deberá estar provisto de placas de matrícula y de tarjeta de circulación en vigor, de conformidad con lo dispuesto por la Ley de la materia, salvo las excepciones que la misma señale.

Los vehículos destinados al servicio público de transporte de pasajeros y de carga, deberán contar, además, con la póliza de seguro que cubra la

responsabilidad civil por accidente, así como las lesiones y daños que se puedan ocasionar a los usuarios y peatones.

CONCLUSIONES

Actualmente el sistema de pago de seguro vehicular es ineficiente, puesto que los vehículos que representan el mayor peligro son aquellos que tienen el menor cuidado en cuanto al mantenimiento mecánico, tienen mayor antigüedad y cuyos propietarios, en la mayoría de los casos cuentan con menores recursos económicos para enfrentar la futura eventualidad de un siniestro provocado por ellos mismos.

Un seguro de daños a terceros, implica un amparo tanto para aquellas personas que sean partícipes en un accidente vehicular, como para el resto de la ciudadanía que pueda verse afectada tanto en su persona como en su patrimonio.

Es necesario fomentar la elaboración de una política pública que nos incentive a tener la cultura del uso de la obtención de este tipo de seguros tanto para salvaguardar la vida, gastos médicos mayores, de la propiedad pública y privada.

Los vehículos automotores por su naturaleza son considerados mecanismos relativamente peligrosos, por ser más propensos a tener siniestros, por cada una de las vicisitudes que implican manejarlos en diferentes tipos de clima, intensidades de tránsito, condiciones de carreteras o el mismo agotamiento de los conductores.

Si bien es cierto el hecho de que nuestra Carta Magna, en su numeral décimo primero consagra el derecho humano de cada ciudadano mexicano al libre tránsito dentro del territorio nacional; también lo es el hecho de que todo derecho es correlativo de una obligación para que éste pueda ser legalmente exigido por los particulares. Específicamente, la responsabilidad en la que incurren los patrones y trabajadores que, por motivo de su relación de trabajo conducen vehículos automotores por las vialidades y que, en consecuencia, pueden ser parte causante de un siniestro vial.

En nuestro país, de acuerdo con los estudios realizados por la CONSUSEF²¹, mueren más de diecisiete mil personas cada año por accidentes de tránsito, ochocientos sesenta mil mexicanos viven con una discapacidad motora a causa de un siniestro vial y por si fuera poco, el 50% de los hospitalizados por un choque, adquieren una deuda donde el costo puede ser incluso mayor al 100% de su ingreso mensual.

El parque vehicular mexicano es de aproximadamente veinticuatro millones seiscientos ochenta mil unidades, de acuerdo con los datos que arroja la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros, también conocida como AMIS. El setenta por ciento de este parque vehicular, es decir, diecisiete millones setecientos mil conductores carecen de un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros²².

Se concluye que le brindará mayor certeza y seguridad jurídica a la ciudadanía en general por la salvaguarda de integridad tanto física como patrimonial ya sea en el sector privado o en el sector público, por lo que se requiere se regule de manera pertinente y homogénea preferentemente en todo el país.

²¹ CONDUSEF. Asegura tu camino. Infografía: La Responsabilidad Civil en el Seguro de Autos. AMIS. Protege tu Dinero. México, D.F., 2014. Páginas 28-31.

www.condusef.gob.mx/revista/PDF-s/2014/176/seguro (consulta 28/Noviembre/2015)

²² Pedrero, Ericka. “Arranca Seguro Vehicular Obligatorio y 70% no lo tiene”. En la Razón de México, año 7, nueva época, número 2025. 24 de septiembre de 2014.

www.razón.com.mx/spip.php?article.230290. (consulta 28/Noviembre/2015)

PROPUESTAS

1. Las Empresas Aseguradoras, a la hora de la celebración del contrato de seguro, expedir calcomanías y/o hologramas que acrediten la contratación de dicho servicio.
2. Deben otorgársele facultades a las autoridades competentes de vigilar el tránsito vehicular, es decir, a la policía de tránsito municipal, para exigir la presentación de la documentación que acredite la contratación de un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros
3. Condonación de multa correspondiente al pago del seguro dentro de un plazo determinado por la ley.
4. Inhabilitación del parque vehicular por la reiteración de incumpliendo a la obligación de contratar un seguro
5. Fomentar una cultura de contratación de seguro para garantizar y proteger tanto la vida como el patrimonio propio y de los terceros.
6. Se debe considerar de vital importancia que las relaciones de trabajo se formalicen y se asienten por escrito para evitar confusiones sobre las atribuciones y obligaciones correlativas del patrón y del trabajador.
7. El trabajador se someta a las revisiones médicas que se indique por las autoridades de tránsito y las del propio patrón contenidas en el Reglamento Interior de Trabajo.
8. El trabajador cuente con licencia de manejo y póliza de seguro vehicular vigente.

FUENTES CONSULTADAS

1. FUENTES BIBLIOGRÁFICAS:

- ❖ BEJARANO SÁNCHEZ, Manuel. *Obligaciones Civiles*. Editorial Oxford University Press. México. 2010.
- ❖ BONASI BENUCCI, Eduardo citando a CARNELUTTI, Francesco. *“La Responsabilidad Civil”*. Barcelona, 1958.
- ❖ DE PINA VARA, Rafael. *Diccionario de Derecho*. Editorial Porrúa. México. 1973.
- ❖ GUTIERREZ Y GONZÁLEZ, Ernesto. *Derecho de las Obligaciones*. Editorial José M. Cajicá Jr., S.A., Puebla, México, 1974.
- ❖ MORERA GUAJADRDO, Enrique. *Responsabilidad. Concepto Jurídico y sus singularidades*. Editorial Ariel. Barcelona, 2010.

2. FUENTES INFORMÁTICAS:

- Diccionario de la lengua española. Vigésima primera edición. Tomo II p. 1265. Madrid, 1970. Voz: Responsabilidad
- RODRIGUEZ BASURTO, Ignacio. *“El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores en el Mundo”*. 17 Convención Nacional de Aseguradores en México. Presentación en Power Point. Mayo de 2007

3. FUENTES HEMEROGRÁFICAS:

- DÁVILA, Ismael. “Será obligatorio, seguro para auto”. El Mexicano, gran diario regional. Editorial Estatal. Mexicali, Baja California. 1º de junio de 2011. www.elmexicano.com.mx/información/noticias/1/3/estatal/2011/06/01/477139/sera_obligatorio-seguro-para-auto.aspx (Fecha de Consulta: 30/Septiembre/2015)
- HERNANDEZ, Esther citando a ANAYA BARREGUETE, Ignacio. “Inconstitucionalidad del Seguro Vehicular Obligatorio en B.C.”. En La Crónica. Editorial Local. Mexicali, B.C. 4/Agosto/2015. DÁVILA, Ismael. “Será obligatorio, seguro para auto”. El Mexicano, gran diario regional. Editorial Estatal. Mexicali, Baja California. 1º de junio de 2011. www.elmexicano.com.mx/información/noticias/1/3/estatal/2011/06/01/477139/sera_obligatorio-seguro-para-auto.aspx (Fecha de Consulta: 2/Octubre/2015)
- PEDRERO, Ericka. “Arranca Seguro Vehicular Obligatorio y 70% no lo tiene”. En la Razón de México, año 7, nueva época, número 2025. 24 de septiembre de 2014. www.razón.com.mx/spip.php?article.230290. (consulta 28/Noviembre/2015)
- RODRIGUEZ BASURTO, Ignacio. “*El Seguro Obligatorio de Vehículos Automotores en el Mundo*”. 17 Convención Nacional de Aseguradores en México. Presentación en Power Point. Mayo de 2007. http://www.amis.org.mx/InformaWeb/Documentos/Archivos/1_IGNACIO_RODRIGUEZ_BASURTO.pdf (Fecha de consulta: 12/Diciembre/2015)
- ZAMBRANO MUTIS, Ángela María. El Contrato de Seguro. Derecho Comercial. Gerenice.com. 18 de mayo de 2012.

<http://www.gerencie.com/caracteristicas-del-contrato-de-seguro.html>
(Fecha de Consulta: 12/Enero/2016)

4. FUENTES ICONOGRÁFICAS:

- ❖ Gráfica comparativa de los principales países latinoamericanos cuya normatividad contempla y exige la contratación de un seguro de responsabilidad civil. Elaboración personal en base a la información tomada de la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros. PEDRERO, Ericka. “Arranca Seguro Vehicular Obligatorio y 70% no lo tiene”. En la Razón de México, año 7, nueva época, número 2025. 24 de septiembre de 2014. www.razon.com.mx/spip.php?article.230290. (consulta 28/Noviembre/2015)
- ❖ Mapa de las entidades de la República Mexicana que cuya normatividad de tránsito regula de alguna manera la contratación de un Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros. Elaboración personal en base a la información tomada del Diario Oficial de la Federación. Jueves 27 de marzo del 2014. (Consulta: 3/Octubre/2015)
- ❖ Tabla de exigibilidad del Seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros. Elaboración personal en base a la información obtenida de CONDUSEF. Asegura tu camino. Infografía: La Responsabilidad Civil en el Seguro de Autos. AMIS. Protege tu Dinero. México, D.F., 2014. Páginas 28-31. www.condusef.gob.mx/revista/PDF-s/2014/176/seguro (consulta 28/Noviembre/2015)

5. TESIS DEL SEMANARIO JUDICIAL DE LA FEDERACIÓN Y SU GACETA:

- Tesis VI. 2º.C.341 c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. XVII. Junio de 2003. P. 1063. Registro: 184018
- Tesis I.5.C.8.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. II. Agosto de 1995. P. 612. Registro: 204644
- Tesis I.6.C.415.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. XXV. Mayo de 2007. P. 2111. Registro: 172481
- Tesis: I.4o.C.10 C (10a.) Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Décima Época. Libro XII, septiembre de 2012. P. 1969. Registro: 2001751
- Tesis I.9.C.16.c. Seminario Judicial de la Federación y su Gaceta. Novena Época. T. III. Agosto de 1995. P. 612. Registro: 204654