

## La Responsabilidad por Daños Causados por Automóviles \*

XIV.—*La reglamentación, en materia uniforme, de las responsabilidades de conductores de vehículos, para hacer efectiva la reparación de los daños sufridos por la víctima, relevando a esta última de la necesidad de probar la culpa del autor del hecho. Esta regla deberá complementarse por el seguro obligatorio. La investigación de este hecho deberá hacerse, además, por solo procedimiento, en ambos casos civiles y penales.*

### I

#### *Introducción*

El problema de la responsabilidad civil derivada de los daños causados por el empleo de automóviles, ha alcanzado en los últimos años una importancia extraordinaria, que se justifica si se tiene en cuenta el incremento de la circulación automovilística y el empleo del automóvil en el transporte de las cosas y personas. La necesidad de garantizar efectivamente la reparación de los daños causados por esos vehículos ha originado la evolución en las tesis sobre responsabilidad de las cosas, de la misma manera que en su tiempo los accidentes de trabajo produjeron toda una revolución en las teorías clásicas de la responsabilidad.

\* Trabajo preparado en el Instituto de Derecho Comparado de la Universidad Nacional Autónoma de México.

El problema ha llegado a tomar un aspecto internacional con el incremento de los transportes entre las naciones, y con el desarrollo del turismo internacional, merced a las grandes carreteras que unen a los países, puesto que los extranjeros que viajan dentro de un país sea por negocios o en viajes de recreo pueden causar daños a los nacionales de ese país, en su persona o en sus propiedades, y de aquí la necesidad sentida de uniformar las reglas sobre responsabilidad y de procurar una efectiva reparación a las víctimas de los accidentes debidos a automóviles.

En el presente trabajo pretendemos perfilar el problema derivado del empleo del automóvil, partiendo de la base de la responsabilidad de su conductor o de su propietario, estudiando la evolución operada en las ideas sobre la responsabilidad, debido al empleo de las cosas llamadas "peligrosas" de las que el automóvil es un buen ejemplo. Estudiaremos a continuación las hipótesis posibles en las cuales puede presentarse un daño causado por automotores, distinguiendo según que la persona dañada viaje o no en el vehículo, para referirnos después, muy brevemente a los diversos medios usados en las legislaciones para garantizar la reparación de los daños de automóviles, con especial referencia al seguro de responsabilidad civil que es, a nuestro juicio, la forma más técnica y eficiente para obtener dicha reparación, propugnando su implantación de manera obligatoria y como medida previa a la expedición del permiso para circular.

Por último, hacemos una ligera revisión de algunas de las legislaciones extranjeras en las materias más importantes, destacando principalmente aquellas que ya han implantado el seguro obligatorio de automóviles, como forma de prevención y garantía de los daños, y terminamos con una rápida revisión de los textos legales de Derecho Mexicano vigentes en relación a la cuestión que estudiamos.

## II

### *La teoría clásica subjetiva sobre la responsabilidad civil por hecho de las cosas*

La teoría clásica de la responsabilidad, que tiene su fundamento en los principios del Derecho Romano, establece que para que exista responsabilidad es necesario que el autor del daño haya obrado con

culpa, es decir, con negligencia, imprudencia, o falta de cuidado. Como la culpa es un elemento de índole psicológica y subjetivo, la teoría que basa en ella la responsabilidad ha recibido el nombre de *teoría subjetiva de la responsabilidad*. Esta teoría requiere además de la existencia del elemento subjetivo, un elemento de índole material, que es el *daño* y una relación de causa a efecto entre la culpa y el daño.

Son, pues, tres los elementos constitutivos de la responsabilidad civil fundada en culpa: a) El elemento “acto de voluntad” (culpa) consistente en intención dañada, o bien en falta de previsión, imprudencia o negligencia; b) El elemento material “daño”, que comprende el daño emergente y el lucro que se deja de percibir; y c) La relación de causalidad entre el hecho de culpa y el daño.

La teoría clásica distingue asimismo los hechos de las personas de los hechos de las cosas, según se desprende del texto, célebre por muchos aspectos, del párrafo primero del artículo 1384 del Código Civil francés que dice: *Se es responsable no solamente del daño que se causa por acto propio, sino también de aquel que se ha causado por el hecho de las personas de quienes se debe responder, o por cosas que se tienen bajo guarda...*

El concepto de culpa en que se basa la tesis clásica, es el mismo del Derecho Romano, obtenido por abstracción y en relación a la conducta que asumiría un tipo ideal de hombre, *el buen padre de familia*; es decir, se exige que cada individuo en su obrar mundano desarrolle el grado de diligencia que tendría un tipo medio de hombre, y siempre que no lo haga así incurrirá en culpa, que será lata, leve o levisima según sea la disparidad que exista entre la conducta asumida por el individuo y la que en situación semejante hubiera asumido el tipo medio de hombre, el tipo ideal de hombre llamado *buen padre de familia*. Dentro de esta clasificación de la culpa en razón a su intensidad, encontramos que ya desde la Ley Aquilia (en materia de delitos civiles) se estableció que en tratándose de actos ilícitos se presta la culpa levisima o, lo que es lo mismo, se exige la máxima diligencia y cuidado en la conducta del individuo para no causar daños.

Puesto que toda responsabilidad en el sistema clásico descansa sobre la idea de culpa del autor del daño, es evidente que la víctima de un daño necesita probar, para obtener indemnización, la culpa del causante del hecho dañoso, ya que conforme a los principios lógicos en que descansa la prueba dentro del litigio corresponde al reclamante la prueba de los

elementos constitutivos de su acción de responsabilidad, que son según dijimos, el daño causado, la culpa del autor del hecho y la relación de causalidad entre el hecho y el daño sufrido.

Y ha sido esta obligación impuesta a la víctima de demostrar la culpa del autor del hecho, lo que ha originado la crisis de la teoría clásica de responsabilidad, pues la imposibilidad de demostrar en muchísimos casos esa culpa trajo como consecuencia el que las víctimas no recibieran reparación alguna de los daños que sufrieron.

Ahora bien, no es dudoso saber, dentro de esta teoría clásica, cómo se planteará la responsabilidad por daños causados por los automóviles: la víctima, para lograr una indemnización, necesita probar que el accidente se debe a culpa del automovilista, aplicando pura y simplemente la tesis general de que "quien con sus actos produce un daño a otra persona está obligado a reparar el daño que causó por su culpa". Es, pues, necesario que en el litigio correspondiente la víctima pruebe que el conductor del vehículo ha incurrido en culpa o negligencia, para que pueda obtener una indemnización de daños y perjuicios. Mas la prueba de la culpa es fácil en multitud de casos, pero difícil o imposible en muchísimos otros. Si el conductor del vehículo ha violado en forma flagrante las disposiciones reglamentarias del tránsito de vehículos en la ciudad o en el campo, por ejemplo, que haya manejado a excesiva velocidad, que no haya obedecido las señales para que detenga su marcha, que cruce imprudentemente una calle, etc., etc., ha cometido un acto ilícito y en consecuencia ha incurrido en culpa que lo obliga a reparar el daño que causó, siendo en este caso fácil la demostración, pues basta con comprobar el hecho ilícito cometido, que es de orden material, tangible. ¿Pero qué sucederá si la culpa no es tan evidente, o si no hubieron testigos, o si el atropellamiento o choque se produjeron merced a un hecho que no dependía directa e inmediatamente de la voluntad del conductor del vehículo, como por ejemplo si se produce debido a la ruptura de alguna de las piezas de la dirección del auto, o de alguna otra pieza esencial? ¿O en la hipótesis de que estallara el tanque del combustible?

Ya en Francia se pensó, aún dentro de la tesis clásica —y para no dejar ningún caso sin la correspondiente sanción—, distinguir la responsabilidad por hecho de las cosas, según que el daño obedeciera inmediata y directamente a la voluntad del hombre, o que se debiera a una cosa inanimada no mandada por la voluntad humana, como en el ejemplo de la rotura de una pieza esencial del vehículo. En el primer

caso, cuando la cosa es sólo un instrumento de la voluntad del hombre (automóvil que causa un daño por ir a gran velocidad), se aplicaba lisa y llanamente la tesis subjetiva basada en el art. 1382 del Código francés, exigiendo a la víctima que probara la culpa del chofer; pero en el segundo caso, cuando el daño había obedecido a la rotura de una pieza, bastaba con la prueba del accidente, pues entonces se presumía la culpa y no tenía que demostrarla la víctima.

Esta distinción era bastante sutil y poco justa, puesto que la situación de la víctima era más difícil si el daño se había debido a culpa del conductor que a un verdadero accidente; de todos modos nos anuncia el advenimiento de un nuevo modo de pensar que había de concretarse en la tesis de la responsabilidad objetiva que estudiaremos a continuación.

### III

#### *La teoría de la responsabilidad objetiva en materia de daños causados por automóviles*

No es este lugar apropiado para estudiar la evolución de las ideas sobre la responsabilidad subjetiva, ni el esfuerzo que tuvieron que desarrollar los jurisconsultos y los Tribunales, por ejemplo en Francia, para llegar a desprender de la redacción de los preceptos del Código civil en materia de responsabilidad, una interpretación que estuviera en consonancia con el progreso de la técnica, la implantación de la gran industria y, en fin, la modificación de las costumbres como una consecuencia de aquellos hechos. Bástenos decir que a partir de la segunda mitad del siglo XIX, el desarrollo de la civilización material y del maquinismo en la industria y en los medios de transporte, produjo el aumento del número y de la gravedad de los accidentes causados por toda clase de máquinas, lo que originó que “el sentimiento de piedad” para las víctimas hiciera grandes progresos en la opinión pública.

En estas condiciones, el principio de la culpa como base de la responsabilidad, pareció entonces estrecho e insuficiente para normar las relaciones sociales en los países de avanzado desarrollo industrial o de gran maquinismo, principalmente debido a la dificultad para comprobar la culpa del autor del daño, elemento indispensable en una tesis que basa toda responsabilidad en el hecho culposo del hombre.

Con objeto de eludir esta dificultad, la teoría fué evolucionando de la responsabilidad basada en culpa, a la responsabilidad objetiva basada en la sola idea del riesgo creado, y cuyo fundamento —en la forma más sencilla expresado— es el siguiente: “Las cosas, fuentes de ingresos o de recreo para el dueño o para quien las utiliza, deben ser al mismo tiempo origen de responsabilidad para aquél”. Fueron los tribunales los primeros agentes de la evolución en esta materia, pues ellos, como se ha visto ya antes, presumieron frecuentemente la culpa del autor dispensando a la víctima de la carga de la prueba. Otras veces se negaron a admitir la prueba en contrario de tal presunción. Fué entonces cuando algunos jurisconsultos en Francia, como SALEILLES y JOSSEMAND, propusieron —para justificar y acentuar el movimiento de la jurisprudencia— abandonar francamente la teoría de la culpa del autor del daño, sustituyéndola por la responsabilidad de pleno derecho por las cosas que están bajo la guarda de las personas, o por los riesgos creados por esas cosas. Este movimiento de ideas culminó en Francia con la Ley de Accidentes de Trabajo de 1898, que basó la responsabilidad del patrón en el riesgo derivado de las máquinas que emplea, el llamado *riesgo profesional*. El antecedente remoto de las ideas puede encontrarse en Alemania donde desde 1838 se había admitido la teoría del riesgo creado en materia de ferrocarriles.

Fué así como, movida por el deseo de evitarle a la víctima la carga de la prueba del hecho dañoso, la cuestión se desplazó, primero tratando de obtener una mera inversión de la prueba y después haciendo frente abiertamente al problema que GÉNY llamó de “atribución de riesgos” y que, usando las palabras del Lic. MANUEL GUAL VIDAL, es el siguiente: “en un conflicto entre la persona económicamente más fuerte, que ha creado el riesgo, y el más débil, que lo sufre, ¿quién debe soportar el daño independientemente de toda idea de culpa o negligencia? Cuando un daño se ha causado sin culpa, sin negligencia, sin intención; cuando un automóvil atropella a un peatón, cuando un ferrocarril descarrila y causa un daño, cuando hay un accidente de aviación, etc., lo único que se encuentra, dice la tesis, son dos patrimonios en presencia; el patrimonio de quien ha causado el daño, y el patrimonio del dañado. Ahora bien, ¿quién obtiene la utilidad de la actividad de una empresa? ¿quién ha introducido el riesgo a la vida social?; ¿quién

es el que está en mejores condiciones de hacer la reparación? Y se contesta: indudablemente el que ha causado el daño.<sup>1</sup>

Las anteriores consideraciones, que según RIPERT son de índole política (la influencia de la Democracia en el Derecho), y de índole moral, a la vez, fundamentan la moderna teoría de la responsabilidad objetiva, también llamada del riesgo creado, la cual consiste en suprimir la culpa como elemento esencial de la responsabilidad, bastando para que exista ésta y haya lugar a reparación, que se cause un daño mediante el empleo de cosas o el ejercicio de actividades calificadas como peligrosas, así como que se justifique una relación de causalidad entre las cosas o actividades peligrosas y el daño causado. Extremando más esa teoría, autores como el propio RIPERT sostienen que el Derecho moderno ha sustituido el concepto de responsabilidad por el de reparación, ya que ahora simplemente se trata de saber quién debe reparar, y no quién es responsable.

Si esa teoría objetiva, basada en el riesgo de las cosas, se aplicara sin limitaciones o modificaciones de ninguna especie a la responsabilidad por daños causados por los automóviles, tomando en cuenta el riesgo que estos vehículos crean, se llegaría a hacer responsable al automovilista de pleno derecho, sin consideración a la existencia o no existencia de culpa, por su parte. El conductor o el usuario del vehículo automotor sería responsable en forma absoluta, y para justificarse tendría que probar que el hecho que causó daño se debió a caso fortuito o a deliberada intención de la víctima de causarse daño. Se llegaría, pues, a una inversión completa de la carga de la prueba, ya que ésta recaería íntegra sobre el automovilista.

#### IV

##### *Diversas hipótesis en que pueden causarse daños con automóviles*

Vamos a procurar analizar a continuación las diversas hipótesis de daños causados por los automóviles (en este concepto englobamos toda clase de vehículos terrestres movidos por un motor y que no circulan en un carril: autocamiones, motocicletas, etc.), pues es evidente que la

1 MANUEL GUAL VIDAL. *La responsabilidad civil derivada del uso de las cosas peligrosas*. Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia. Tomo II, números 7 y 8.

solución que deba aplicarse a la cuestión de responsabilidad derivada de esos objetos, variará según se trate de: A) Daños causados a los pasajeros de un vehículo, cuando ha mediado un contrato de transporte. B) Daños causados a los ocupantes de un automóvil, cuando no ha mediado contrato alguno entre el conductor y el ocupante, sino que éste subió al auto por invitación del primero, o por un favor que le hizo, etc. A esta hipótesis la conoce la doctrina con el nombre de "transporte benévolo". C) La más importante: daños causados por virtud de atropellamientos, choques, etc., a terceros no ocupantes del vehículo.

A) La primera hipótesis de daños causados por automóviles, que puede engendrar la responsabilidad civil de sus conductores, es la de los daños causados a los pasajeros o personas que viajan en el mismo vehículo que el conductor, pues entonces se plantea el problema de saber cuál es la situación jurídica de las personas transportadas en caso de que sufran daños durante el transporte. Ya dijimos antes que la doctrina establece una distinción esencial, según que entre el pasajero y el conductor del vehículo haya mediado o no un contrato de transporte, pues puede suceder que se trate de un vehículo en servicio en una ruta de pasajeros, o bien que una persona invite a otra a que viaje con ella, o que acceda a los ruegos de ésta en tal sentido.

En el caso de que el accidente ocurra durante un viaje efectuado a virtud de un contrato de transporte, la doctrina ha llegado a discutir si la responsabilidad del conductor —o subsidiariamente— la de la Empresa de Transportes, es de índole delictual o contractual, lo que tiene importancia, pues si se trata de una responsabilidad contractual no tienen aplicación las teorías sobre responsabilidad estudiadas, ya que éstas se aplican exclusivamente a la responsabilidad delictual. En Francia, por ejemplo, la Corte de Casación durante largo tiempo consideró como delictual la responsabilidad del transportador, aplicando la teoría subjetiva de la responsabilidad, lo que significaba que el viajero víctima del daño debía demostrar la culpa del conductor o empresario de transportes. Pero a partir del año de 1911, la jurisprudencia francesa cambió radicalmente, estimando que la responsabilidad producida en el transporte es una responsabilidad de índole contractual, por lo que debe estimarse en atención a las reglas que rigen esta especie de responsabilidad. Se estima que el porteador debe responder siempre de la incolumidad del viajero hasta que llegue a su destino, y en caso de que ocurra un accidente habrá faltado a esta obligación de

transportar sano y salvo al viajero, incurriendo por tanto en incumplimiento del contrato. Para eximirse de la responsabilidad, toca al porteador demostrar que el accidente obedeció a causa extraña a él, y que no puede imputársele, esto es, a caso fortuito o fuerza mayor, o a culpa del viajero. La ventaja de este cambio de jurisprudencia, consistió pues en hacer una inversión de la carga de la prueba a favor de la víctima del daño.

Esta consideración de la responsabilidad derivada del contrato de transporte de personas como responsabilidad contractual y no como extracontractual por acto ilícito, se ha afirmado en casi todos los países de Europa. En Italia, dice Mossa,<sup>2</sup> la responsabilidad contractual se reconoció al fin sin ambages, aun en el caso de transporte gratuito o benévolo. Sin embargo, en algunos derechos como el mexicano la evolución parece ser en sentido inverso, porque aquí las últimas leyes, como la de Vías Generales de Comunicación, a que nos referiremos en detalle adelante, consideran a la responsabilidad del porteador como una responsabilidad delictual por riesgo, debidamente garantizada además con la especie de seguro de responsabilidad civil conocido en la práctica de los negocios con el nombre de "Seguro del Viajero".

Resumiendo: en el primer caso de daños causados por automóviles, el daño ocurrido a consecuencia del transporte de personas en autocamiones o autobuses, la doctrina ha evolucionado hacia el reconocimiento de que se trata de una responsabilidad de índole contractual y no delictual. Cuando se ha aceptado la tesis de que se trata de una responsabilidad extracontractual, generalmente se aplica la teoría del riesgo creado en su forma más rigurosa, estableciendo la responsabilidad del porteador por el solo hecho de usar cosas peligrosas en el transporte. En una u otra teoría la situación de la víctima es favorable, pues aun dentro de la contractual no está obligada a demostrar la culpa del porteador, sino que ésta se presume, y toca al transportador demostrar que el accidente se debió a caso fortuito o culpa de la víctima, para poderse liberar de la responsabilidad que contra él pesa. Igualmente debe decirse que en esta especie de responsabilidad está garantizada la reparación por los seguros de responsabilidad civil que se impone de manera obligatoria a las Empresas de Transportes, para garantizar a los pasajeros contra cualquier daño, siendo ésta, por tanto, la única hipótesis en que están generalmente bien garantizadas las víctimas del daño.

2 LORENZO MOSSA. *Derecho Mercantil*. Trad. de Felipe de J. Tena.

B) *Daños causados a los ocupantes de un vehículo cuando no ha mediado contrato de transporte*: Puede suceder que un daño se produzca mientras una persona pasea con otra en un automóvil, o cuando por cualquier otra circunstancia viaja gratuitamente y sin que haya mediado entre conductor y pasajero contrato alguno. La doctrina europea conoce esta hipótesis con el nombre de "transporte gratuito o benévolo", y se plantea entonces el problema de saber cuál es la situación jurídica de la persona transportada, y si el conductor o propietario del vehículo deben responder de los daños sufridos por el ocupante. La jurisprudencia en algunos países europeos ha considerado que en esta hipótesis no se aplica la presunción de culpa derivada del uso de las cosas, sino que la víctima está colocada sin atenuación ninguna dentro del sistema general y clásico de responsabilidad, esto es, que está obligada a demostrar la culpa del autor del daño. Demostrada dicha culpa habrá lugar a exigirle responsabilidad, sin tomar en cuenta la razón que haya motivado el viaje, es decir, que se haya tratado de un paseo, un viaje de negocios, etc.

Así, la Corte de Casación francesa para llegar a conclusión idéntica a la anterior, considera<sup>3</sup> que la presunción de culpa derivada del art. 1384 párrafo primero del Código francés, sólo es aplicable en favor de aquellos que se encuentran en el exterior de la cosa peligrosa sometida a la guarda de otra persona, pero que el automóvil no es peligroso —en el sentido del texto legal—, para aquellos que lo ocupan. Afirma que éstos están sometidos a un régimen jurídico distinto al aplicable respecto de las personas que no se hallan dentro del vehículo, pues si ocupan un vehículo en virtud de contrato de transporte deben hacer valer la responsabilidad contractual consiguiente, y si usan el vehículo por invitación o tolerancia de su conductor, debe considerarse que han aceptado o han solicitado participar, a título gratuito, del uso del coche, con pleno conocimiento de los peligros a que se exponían, y entonces sólo podrán obtener indemnización con arreglo a los textos generales de la responsabilidad subjetiva, probando la culpa del conductor del vehículo. HÉMARD,<sup>4</sup> quiere inclusive que la responsabilidad de éste se atenúe o se descarte "en razón de la participación de la víctima en el uso del carruaje, o de su conocimiento de los riesgos a los cuales ella

3 JOSEPH HÉMARD. *Droit Civil*. Tomo segundo.

4 JOSEPH HÉMARD. *Op. cit.* T. 2º.

se expuso . . . ” ; y otros, como RICOL,<sup>5</sup> considerando que aun la aplicación de la responsabilidad subjetiva es muy dura para el dueño del coche que se ha limitado a hacerle un favor al viajero, opinan que debe descartarse la culpa levisima en este caso y hacer responsable al conductor sólo en caso de culpa lata o grave.

Nosotros consideramos que es ésta, ante todo, una cuestión de hecho: son las circunstancias que concurrieron en la realización del accidente las que determinarán, en definitiva, la responsabilidad del conductor o propietario, pues ésta puede atenuarse o inclusive ser descartada en aquellos casos en que se demuestre, o que contribuyó al daño, o que viajó con pleno conocimiento de los riesgos a que se exponía, v. gr., si viaja con un conductor que no es experto en el manejo, a sabiendas de esta circunstancia. Pero, en todo caso, habrá que considerar a la responsabilidad del autor con arreglo a las reglas generales.

C) *Daños causados por automóviles a personas no ocupantes del vehículo, en casos de atropellamientos, choques, etc.*

Es ésta la hipótesis más interesante si se tiene en cuenta que el acrecentamiento de la circulación automovilística ha originado un enorme aumento en los llamados “accidentes de tránsito”. En México solamente, según informes proporcionados por la Oficina de Estadística Social, dependiente de la Secretaría de la Economía,<sup>6</sup> en el lapso de tiempo transcurrido de los años de 1931 a 1934, fueron lesionadas 10,291 personas, y muertas 864 en solo el Distrito Federal, y a juzgar por lo expresado por uno de los miembros de la Comisión Redactora del Código Penal vigente en el D. F.,<sup>7</sup> en los últimos veinte años ascienden a cincuenta mil las víctimas de accidentes de tránsito.

El problema se agudiza si se tiene en cuenta que, a diferencia de lo que ocurre en los daños causados durante el transporte de viajeros, las legislaciones en su gran mayoría no han tomado medidas enérgicas para obtener la reparación de los daños causados.

El automóvil, juntamente con las demás máquinas y aparatos esenciales de la vida moderna, ha producido la crisis de la teoría subjetiva de la responsabilidad y su transformación por una teoría más favorable a las víctimas. El automóvil es una de esas *cosas peligrosas*

5 JOSEPH RICOL. *La responsabilidad por accidentes de automóvil en Francia*. Revista de Derecho Privado. Tomo XII. 1925.

6 J. J. GONZÁLEZ BUSTAMANTE. *La imprudencia en los delitos de tránsito*. México, 1944.

7 CENICEROS Y GARRIDO. *La Ley Penal Mexicana*.

a que se refieren las leyes, puesto que con la velocidad que desarrolla y con la posibilidad de explosión o incendio de su combustible crea un riesgo para todos los ciudadanos y es fuente constante de perjuicios. Ya el insigne jurista francés CAPITANT, decía que *el automóvil es una cosa normalmente peligrosa*,<sup>8</sup> y el número elevado y siempre en aumento de los accidentes de tránsito le dan plenamente la razón.

La responsabilidad derivada del automóvil oscila entre dos extremos: o responsabilidad subjetiva, con obligación de parte de la víctima de demostrar la culpa del conductor del vehículo, o responsabilidad objetiva, dentro de la absoluta teoría del riesgo creado. ¿Es preciso aceptar uno de estos dos extremos, o convendrá colocarse en una posición que represente el justo medio? Trataremos de demostrar que aquí, como en todo, debe admitirse una posición conciliatoria, que a la vez que salvaguarde los intereses de la sociedad, representada aquí por el peatón, no constituya una carga demasiado pesada para el automovilista, que en la gran mayoría de los casos tiene en el automóvil una fuente de trabajo.

La teoría subjetiva debe desecharse desde luego, pues nada más injusto e indebido que exigir a la víctima de un accidente de tránsito que demuestre la culpa del conductor del vehículo. Habrá casos en que, como dijimos antes, sea fácil establecerla de manera indirecta por demostración de que el chofer incurrió en un hecho ilícito, violando el Reglamento de Tránsito, v. gr., si caminó en sentido contrario a la circulación en una calle, si frente a una escuela iba a excesiva velocidad, etcétera. Demostrado el hecho de infracción del Reglamento de Tránsito, quedará demostrada asimismo la culpa del chofer. Pero fuera de esos casos, por regla general la víctima está siempre en desventajosas condiciones en relación al tripulante, pues mientras éste por su situación material estará en condiciones de darse perfecta cuenta de cómo ocurrió el atropellamiento o choque, de si hubo testigos, etc., la víctima que sufre el atropellamiento, aunque no muera no podrá percatarse de lo ocurrido, por las lesiones sufridas o por el shock nervioso recibido. Si se exigiera a la víctima que probase la culpa del automovilista, ello equivaldría a exigir lo imposible y a hacer, en realidad, que el accidente pese siempre sobre la víctima. Entonces, se impone que las leyes establezcan una presunción de responsabilidad a cargo del conductor del vehículo, *pero permitiéndole que en todo caso*

8 CAPITANT. Gaceta Dalloz. Citado por Ricol. *Op. cit.*

*se exima de esa responsabilidad probando la culpa de la víctima en aquellos casos en que ésta haya existido. Fuera de la culpa, de la víctima, que debe tener un carácter de gravedad tal que la haga inexcusable. ninguna otra circunstancia deberá liberarlo de responsabilidad, y ésta subsistirá aun en aquellos casos en que el accidente se haya debido a vicio o defecto de las cosas, es decir por rotura de una pieza esencial del automóvil.*

Es cierto que la presunción de culpa en el usuario del vehículo es una carga pesada para el automovilista, pero el conflicto entre sus intereses y los del peatón, vale decir la sociedad, deberá resolverse a favor de esta última, pues como en todo caso de atribución de riesgos, frente a dos patrimonios en conflicto debe imponerse la reparación del daño a aquel que lo causa y no a quien lo sufre, a aquel que crea el riesgo para su beneficio, o simplemente para su satisfacción, y no a quien es ajeno totalmente al riesgo que se crea.

La aplicación, sin atenuaciones, de la teoría objetiva de la responsabilidad, que sólo liberaría a los usuarios de vehículos automóviles en caso de deliberada intención de la víctima de causarse daño pero que los haría responsables aun en aquellos casos de culpa grave de la víctima, produciría consecuencias tan graves como las que se quieren remediar y sería seguramente excesiva, injusta y arbitraria. En efecto, si en materia de accidentes debidos al trabajo se justifica la teoría extrema del riesgo, ello se debe a las especiales circunstancias en que se desenvuelve la actividad peligrosa, puesto que el continuo contacto del trabajador con la máquina crea en aquél una psicosis especial que lo hace acostumbrarse, por así decirlo, al peligro, que lo automatiza y esto origina la frecuencia del riesgo, y la necesidad de que en todo caso se reconozca la responsabilidad del patrón y se le imponga la obligación de reparar los daños que causó su maquinaria. Pero no es la misma situación la del peatón frente al automóvil, por más que la complicación del tránsito en las ciudades modernas vaya colocando a los peatones en un estado de peligro similar al del obrero frente a las máquinas en la fábrica. En consecuencia, la tutela del transeúnte no necesita ser tan enérgica, y por eso creemos que basta con la aceptación de la teoría atenuada de la responsabilidad objetiva, con presunción de responsabilidad de parte del usuario de la cosa peligrosa automóvil, pero con posibilidad de que esta presunción ceda ante la culpa grave o inexcusable de la víctima.

**En resumen:** en materia de daños causados por el tránsito de vehículos, proponemos una teoría de la responsabilidad objetiva atenuada, y la llamamos así porque en ella no tiene la víctima que probar la culpa del conductor, sino que ésta se presume, bastándole con demostrar el hecho del accidente, el perjuicio sufrido y la relación de causalidad entre uno y otro. El conductor, a su vez, puede liberarse de esa responsabilidad demostrando que el accidente se debió a culpa grave e inexcusable de la víctima. Se trata de una teoría de responsabilidad objetiva, porque el fundamento de presunción de responsabilidad en contra del conductor o usuario del automóvil radica en la consideración de que éste es una cosa peligrosa que causa un riesgo por la velocidad que desarrolla y por la posibilidad de explosión de su tanque de combustible; pero atenuada porque el usuario de la cosa peligrosa puede liberarse. México ofrece, en el art. 1913 del Código Civil, un ejemplo de legislación de esta índole.

Para el caso de choques entre vehículos, nos encontramos con la situación especial de que la presunción de responsabilidad derivada del uso de cosas peligrosas se neutraliza, en virtud de que funcionando esa presunción para los dos vehículos que chocan no hay posibilidad de aplicarla, por lo que se opina generalmente que debe volverse en definitiva a la tesis de la culpa, debiéndose entonces demostrar cuál de ambos conductores incurrió en responsabilidad por virtud de su culpa.

## V

### *Diversos sistemas usados para garantizar la reparación por daños causados por automóviles*

Para garantizar la reparación de los daños causados por automóviles, las legislaciones han establecido diversas formas para asegurar el resarcimiento de los daños producidos por el tránsito de vehículos, siendo unas de índole preventiva, tomadas con anterioridad a la realización del hecho dañoso, y las otras, una vez consumado el perjuicio, y con la finalidad también de asegurar la reparación del daño. Las primeras son, entre otras, las siguientes: a) La caución o fianza dada por el propietario de un vehículo, para garantizar los daños que eventualmente pueda causar con éste; b) La creación de un fondo de garantía constituido por las aportaciones de los propietarios de automó-

viles, con la misma finalidad que la anterior, o sea estar en condiciones de reparar el daño que causen sus vehículos; y c) El seguro de responsabilidad civil, que algunas legislaciones imponen a los automovilistas de manera obligatoria y otras, las más, sólo lo establecen para que los que así lo deseen contraten esta forma de seguro para cubrir su responsabilidad. Estas tres formas de garantía se constituyen con antelación a la realización de cualquier daño, y precisamente con la finalidad de procurar su reparación en caso de que se realice. Pero además de las anteriores, en ausencia de una garantía previa, algunas leyes ordenan la retención del vehículo con el que se cometió el daño, permitiendo a la víctima que lo embargue de manera precautoria, y concediéndole además un privilegio sobre dicho vehículo, para que se cobre —en caso de que tenga derecho a ella— la indemnización correspondiente, con el valor del automóvil, con preferencia a cualquier otro acreedor que pudiera tener alguna reclamación que hacer valer en contra del propietario del vehículo. La retención y embargo precautorio del vehículo, como se ve, ya no tiene en realidad una función preventiva como las anteriores garantías, sino que esa garantía se obtiene posteriormente a la causación del daño, si bien teniendo las mismas finalidades que aquélla.

De todos esos sistemas de reparación de daños causados por vehículos, el que presenta mayor interés, por las mayores garantías que ofrece a las víctimas, es el seguro de responsabilidad civil, puesto que aporta toda la eficiencia reconocida universalmente al contrato de seguro para la reparación de los riesgos causados, a lo que debe añadirse la indiscutible solvencia de las Empresas aseguradoras, merced al cuidadoso control de las mismas por parte del Estado.

*El seguro de responsabilidad civil*, es aquella forma de seguro por virtud del cual la Empresa aseguradora se obliga a pagar la indemnización que el asegurado (en nuestra especie, el propietario del automóvil) deba a un tercero (la víctima del accidente), a consecuencia de un hecho (accidente de tránsito) que cause un daño previsto en el contrato de seguro. De manera que mediante el seguro de responsabilidad civil, el asegurador queda obligado a resarcir al asegurado los daños que éste, a su vez, pueda estar obligado a indemnizar a terceros, si se produce el riesgo previsto en el contrato de seguro, que —como decimos antes—, en materia de daños de automóviles, consistirá en un accidente debido a culpa del conductor y del que éste deba responder de

acuerdo con las reglas generales que rigen la responsabilidad y las que ya hemos estudiado.

La contratación del seguro por parte del propietario de un automóvil no significa, pues, que la indemnización deba pagarse siempre que se produzca un accidente, sino sólo cuando éste sea imputable legalmente al conductor, pues en caso contrario la Empresa quedará liberada de pagar indemnización alguna a la víctima.

Ahora bien, ya sabemos por el estudio de las reglas sobre responsabilidad del conductor de un automóvil, que se presume la responsabilidad de quien maneja un automotor en todos aquellos casos en que no demuestre que el accidente se produjo por culpa grave e inexcusable de la víctima, lo que significará que en una gran mayoría de casos, las Empresas que aseguren la responsabilidad civil de los propietarios de automóviles sí estarán obligadas al pago de las indemnizaciones a las víctimas, derivadas de dicha responsabilidad. De esta manera y dado que la solvencia de dichas Empresas es indiscutible, las personas que sufran daños en su integridad física o en sus bienes por hecho de un automóvil, están garantizadas de que esos daños serán debidamente reparados.

Para el efecto, las leyes que regulan el seguro de responsabilidad civil, establecen —lo que por otra parte es una consecuencia necesaria del contrato de seguro—, que el tercero que sufre el daño tiene un derecho directo a percibir la indemnización correspondiente, pues se considerará como beneficiario del seguro desde el momento en que ocurre el siniestro previsto como riesgo.

Establecen esas leyes algunas otras disposiciones a cuyo análisis no nos referiremos, pues no es nuestra intención otra que dar una idea de la manera como funciona este magnífico medio de reparación de daños que es el seguro de responsabilidad. Bástenos decir que se exige siempre al asegurado que avise a la Empresa aseguradora la realización del hecho previsto como riesgo, inmediatamente que ésta ocurra, así como que le proporcione, en caso de litigio, todos los datos o pruebas que dicha Empresa necesite para su defensa.

Para que el seguro de responsabilidad civil, aplicado a la materia de los daños causados por los automóviles llene eficazmente su cometido, es indispensable —a nuestro juicio— que se implante en las legislaciones de una manera forzosa y obligatoria dicho seguro de responsabilidad civil, exigiéndose como medida previa para que sean otorgados

los permisos de circulación de un automóvil o autocamión, que el propietario o el usuario por cualquier título del vehículo, exhiban la correspondiente Póliza de seguro que demuestre que han contratado y está en plena vigencia un seguro de responsabilidad civil, para cubrirse de las responsabilidades en que puedan incurrir con el uso de sus vehículos.

La implantación obligatoria del seguro de responsabilidad civil, para asegurar el riesgo de la circulación de los vehículos automotores tendría grandes ventajas desde cualquier punto de vista desde el que se observe el problema de la reparación de ese riesgo, pues por una parte los propietarios de los vehículos mantendrían éstos en el mejor estado posible, para obtener así que las Compañías los aseguraran, y por ello se aminoraría en gran parte el peligro que representan multitud de vehículos que hoy circulan por las calles en defectuoso estado, y por la otra, la seguridad de no escapar inmunes al pago de una reparación en caso de causar un daño impondría mayor cuidado y diligencia al conductor de un vehículo. Pero, fundamentalmente, la víctima del daño, que sufre éste muchas veces injustamente, no se encontraría jamás con la trágica situación de la insolvencia, real o fingida, de quien lo atropelló.

Afortunadamente, son ya muchas las legislaciones que han implantado el seguro obligatorio de responsabilidad para esta clase de riesgos, como vamos a tener oportunidad de verlo en el Capítulo siguiente. Los países que aún no se deciden a dar este paso indispensable para la seguridad de la colectividad, tienen en esas legislaciones un ejemplo que deben emular.

## VI

### *Legislación comparada en materia de responsabilidad derivada de daños causados por automóviles*

Vamos a estudiar ahora las legislaciones extranjeras en la materia de daños causados por automóviles, dividiéndolas para el efecto en dos grandes grupos, a saber: A. Legislaciones que aplican a la responsabilidad derivada de daños causados por los automotores, los principios generales sobre responsabilidad civil; y B. Legislaciones que han

sancionado disposiciones especiales sobre dicha especie de responsabilidad.

A. *Legislaciones que aplican normas generales:* Son principalmente las de los países latinos, o sean Francia, España, Bélgica, países hispanoamericanos, entre ellos México. Al efecto, debemos decir que México tiene en suspenso una legislación especial sobre la materia, estableciendo el seguro obligatorio, como lo estudiaremos con detalle en el Capítulo siguiente que dedicamos a la revisión de nuestra legislación, por lo que incluimos a nuestro país entre los que no tienen normas especiales sobre la responsabilidad derivada de daños causados por los automóviles.

*Francia.*—En este país la jurisprudencia ha evolucionado de la teoría clásica de la responsabilidad, conforme a la cual la víctima debía probar la culpa del autor del hecho, a una responsabilidad de pleno derecho basada en la interpretación jurisprudencial dada a la parte final del párrafo primero del artículo 1384 del Código Civil francés. Conforme a esta interpretación se admite generalmente que existe una presunción de culpa a cargo del conductor, del vehículo, en caso de accidente, lo que significa que la carga de la prueba se ha invertido y que la víctima está exonerada de la obligación de demostrar la culpa de aquél, pues ésta se presume de pleno derecho cuando se trata de la guarda de cosas peligrosas como el automóvil. Naturalmente esta presunción cede ante la demostración, que toca hacer al automovilista, de que el daño se causó por culpa de la víctima o debido a caso fortuito o fuerza mayor.

No obstante lo anterior, debemos decir que el seguro de responsabilidad civil, aunque no establecido en Francia de manera obligatoria, tiene mucha aplicación en ese país, a tal grado que ha determinado al Gobierno francés a promulgar la Ley de 8 de agosto de 1935, que instituye un control en materia de seguros de automóviles.<sup>9</sup> Según afirma EUGÈNE ARTESAN, la opinión en Francia, a este respecto, se ha dividido entre la creación de un fondo de garantía autónoma que permita cubrir la reparación debida a las víctimas de acciones de tránsito, o bien la institución del seguro obligatorio acompañada o no de un fondo de garantía. La controversia entre ambas tesis, continúa diciendo

9 EUGÈNE ARTESAN. *Les réserves techniques des sociétés d'assurances contre les accidents d'automobiles*. París, 1938.

ese autor, ha hecho estériles todos los esfuerzos realizados para dar a las víctimas la seguridad necesaria, no obstante el aumento progresivo de los accidentes de tránsito, pues de dos mil cien accidentes graves registrados en el año de 1929, subieron a cuatro mil quinientos en el año de 1935. Frente a esta situación, afirma ARTESAN, se produjo una reacción en la opinión pública que ha llevado a la Administración a realizar una labor más modesta, como es el control del seguro automóvil, por parte del Estado, control indispensable si se tiene en cuenta que cerca de veinticinco sociedades de las que practicaban esa especie de seguro se declararon en liquidación. A juzgar por la evolución de las ideas expuestas, es de esperarse que en un futuro no lejano se implante en Francia el seguro obligatorio de responsabilidad civil.

*España.*—A falta de disposiciones especiales, la responsabilidad por los daños producidos por automotores se determina en España con arreglo a las normas generales sobre responsabilidad civil, contenidas en los artículos 1902 y 1903 del Código Civil; así lo determinó también el Tribunal Superior al afirmar que respecto a los accidentes de automóvil no puede prescindirse de la prueba de la culpa, pues no es posible dar cabida en el art. 1902 a las modernas teorías sobre la responsabilidad civil por culpa. (Sentencia 31 de octubre de 1931.)

*Países hispanoamericanos. Argentina, Perú.*—En el primero de los países citados se considera que la responsabilidad derivada de daños causados por automóviles se rige por las reglas generales de la responsabilidad subjetiva sin aceptar que haya una presunción de culpa en el conductor o usuario de la cosa. Al efecto, la jurisprudencia argentina parece ser constante en el sentido de que: “La teoría de la inversión de la prueba . . . en causas promovidas a consecuencia del accidente de tránsito no debe aceptarse, porque en esos casos no funciona el principio de presunción legal de responsabilidad . . . por tratarse de daños causados no por las cosas consideradas en sí, sino por actos del hombre en los que aquéllas no han servido más que como instrumento de su actividad.”<sup>10</sup> A virtud de esta tesis los tribunales argentinos exigen que en los juicios por indemnización de daños causados por accidentes de tránsito, en que se impute culpabilidad al conductor, la carga de la prueba pesa sobre la víctima.

10 “La Ley.” Revista argentina.

No existe tampoco hasta la fecha en Argentina el seguro obligatorio de responsabilidad civil para el caso de daños causados por automóviles, pero numerosos proyectos de Ley se han presentado insistiendo sobre la idea de su implantación.

Algunas ideas de la jurisprudencia argentina en nuestra materia, son las siguientes: a) No pueden ser aplicables a los accidentes de tránsito las disposiciones contenidas en la Ley del Trabajo, para determinar el importe de las indemnizaciones; b) Debe indemnizarse no sólo el *damnum emergens*, sino también el lucro cesante; c) La apreciación de las pruebas en materia de perjuicios, debe ser en extremo rigurosa; d) La desgracia consistente en la muerte o lesión de un menor, no puede ser motivo de lucro para los padres y las indemnizaciones deben, en esos casos, reducirse a los daños realmente recibidos a consecuencia del hecho culposos; etc., etc. <sup>11</sup>

En Perú tampoco existen disposiciones especiales sobre la materia, ni implantación obligatoria del seguro de responsabilidad civil, pero al decir del Dr. MONTERIO MUELLE <sup>12</sup> está propagándose el uso de dicho seguro entre los automovilistas en ese país. La póliza de seguros de daños a tercera persona y de propiedad ajena en uso en ese país, establece que "la Compañía garantiza al asegurado dentro de la cantidad fijada como límite y en la forma establecida por la Póliza, el reembolso de las indemnizaciones pecuniarias más gastos y costas que esté obligado a pagar en virtud de sentencia ejecutoria, previo conocimiento y autorización de la Compañía, por daños causados involuntariamente a tercera persona, o a la propiedad de tercero, a consecuencia de un evento dependiente de la circulación y uso del automóvil materia del seguro".

La Compañía no se hace responsable en el caso de que el accidentado sea ocupante del auto asegurado, o pariente de éste.

*B. Legislaciones que aplican normas especiales a la materia de daños causados por vehículos:* Las encontramos principalmente en los países europeos de origen sajón, y en los países situados en otros continentes pero que reconocen este mismo origen. Por su orden alfabético son los siguientes: Alemania, Austria, Canadá, Dinamarca, Gran Bretaña, Holanda, Noruega, Nueva Zelanda, Suecia y Suiza. Todos ellos,

11. "La Ley." Revista argentina.

12 JAVIER MONTERO MUELLE. Revista de Seguros. Lima, Perú, Vol. IV. Nº 43. Abril, 1944.

a excepción de Alemania, han adoptado el seguro obligatorio de responsabilidad civil, lo mismo que el Estado de Massachusetts en la Unión Americana, según la información que nos proporciona el Boletín Mensual del Seminario de Ciencias Jurídicas y Sociales de la Facultad de Buenos Aires, sin que lo hayamos podido comprobar por nosotros mismos por no haber podido tener a la vista la Ley correspondiente.

*Alemania.*—La legislación de este país en materia de responsabilidad adopta una dualidad de principios, pues por una parte y como regla general establece el principio de la culpa, esto es, adopta la tesis de la responsabilidad subjetiva y por la otra señala casos concretos de responsabilidad por riesgo basados en el empleo de cosas o en el ejercicio de actividades calificadas como peligrosas. En aplicación de este principio, Alemania ha dictado leyes especiales para reglamentar la responsabilidad derivada de los ferrocarriles, aeronaves y automóviles. La referente a estos últimos, que es la que nos interesa, es la Ley sobre daños de Vehículos Automóviles de fecha 3 de mayo de 1909, cuyo análisis puede encontrarse en la magnífica obra de ENNECCERUS, KIPP y WOLFF.<sup>13</sup> De acuerdo con esta ley, “el tenedor de un automóvil responde de la muerte, lesiones corporales y daños a las cosas, *causados en la actividad del vehículo*, a menos de que el accidente haya sido causado por un acontecimiento inevitable, que no se base ni en un defecto del vehículo, ni en la falta de alguno de sus aparatos”. Los autorizados comentaristas de la Ley consideran que en ella se establece, más que una responsabilidad por riesgo, una responsabilidad objetiva atenuada que se aproxima a la responsabilidad por culpa, desde el momento en que el *accidente inevitable* que exige la Ley para liberar al tenedor del vehículo, existirá en aquellos casos de culpa de la víctima.

Analizando las disposiciones de la Ley alemana, se advierte lo siguiente: a) Habrá responsabilidad de parte del tenedor o poseedor del automóvil, cuando se cause la muerte o una lesión de una persona, o se dañen sus propiedades, si estos perjuicios acaecieron *en la actividad de un vehículo automóvil*. Se entiende que el automóvil está en actividad no sólo cuando trabaja el motor, sino cuando, por ejemplo estando parado, explota al tanque de combustible; b) Es responsable el tenedor del vehículo, es decir su poseedor, sea propietario o no, pero siempre que posea a nombre propio: puede entonces ser responsable el arrenda-

13 ENNECCERUS, KIPP Y WOLFF. *Tratado de las obligaciones*.

tario, usufructuario del vehículo, etc., pero no el depositario, o el comodatario, porque éstos no poseen a nombre propio sino a nombre de tercero; c) No habrá responsabilidad de parte del propietario o poseedor del vehículo, si el daño se causó por un accidente inevitable, entendido este concepto como debido a culpa de la víctima. Habrá responsabilidad, por el contrario, cuando los daños se deban a defectos del vehículo, o a falta de sus aparatos o mecanismos, v. gr., rotura de alguna pieza de la dirección, y esta responsabilidad subsistirá aunque ni el propietario ni el conductor tenga culpa alguna; d) La responsabilidad establecida por esta Ley no tiene lugar en relación a las personas transportadas en el vehículo, sea a virtud de un contrato de transporte, sea por mera benevolencia (transporte benévolo); e) Si el accidente se realiza y ha lugar a la indemnización, rigen en caso de muerte o lesión las reglas establecidas en el Código Civil alemán para determinar el monto de la indemnización, pero la Ley que se analiza *limita* dicha indemnización al importe máximo de veinticinco mil marcos de capital, o mil quinientos marcos de renta, en caso de muerte o lesión, y a cinco mil marcos en caso de daño a las cosas.

*Austria.*—Austria es una de las naciones que han establecido el seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada del uso de vehículos automóviles, por la Ley Federal de 20 de diciembre de 1929 sobre transporte automotor, y por el Decreto del Ministerio de Comercio y Transportes, de fecha 12 de mayo de 1930, sobre circulación de vehículos automotores. Brevemente expuestos los lineamientos de esas leyes, encontramos que se exige la contratación de un seguro de la responsabilidad civil derivada del uso de automóviles, para todo vehículo en circulación en el país, en el concepto de que dicho seguro debe contratarse en una empresa aseguradora debidamente autorizada para contratar en Austria. Se exceptúan de la contratación del seguro, ciertos automóviles, como los de los diplomáticos extranjeros, etc. Como sumas mínimas que deben pagarse en caso de indemnización se fijan las siguientes: Para ómnibus o autobuses, 20,000.00 chelines por persona, y 80,000.00 chelines por cada accidente; cuando se trate de ómnibus más grandes, deben pagarse por accidente ciento sesenta mil chelines. Para los demás vehículos se fijan sumas de diez mil a cuarenta mil chelines. Sólo después de presentarse un certificado de la Empresa aseguradora que demuestre la existencia del seguro, serán autorizados los vehículos para circular, y en caso de que el automóvil sea vendido a otra persona, ésta no podrá usarlo

sino hasta que, a su vez, haya contratado el seguro de responsabilidad civil correspondiente. La autoridad controlará la subsistencia del seguro y para ello se impone a las Compañías aseguradoras la obligación de notificar a aquélla cualquiera interrupción en la vigencia del contrato, y en el caso de que éste ya no sea válido, la autoridad deberá retirar el permiso para la circulación.

*Gran Bretaña.*—El seguro de responsabilidad en este país es obligatorio solamente para la responsabilidad por muerte o accidente de la víctima, y voluntario contra daños a las cosas, y se ha establecido en las leyes llamadas de “Road Traffic Act” de 1930 y 1934. Conforme a estas disposiciones legales la póliza de seguro constituye un requisito previo al permiso de circulación de los automóviles, estableciéndose al efecto que será ilegal usar o permitir usar un vehículo cuando no esté en vigencia, respecto al uso de vehículo, una póliza de seguro que garantice los riesgos que puedan sufrir terceros por el empleo del vehículo. La violación a esta disposición se sanciona con una multa hasta de 50 libras, o un arresto hasta de 3 meses, o ambas penas a la vez, así como con pérdida del permiso para circular. Vehículos exceptuados: los que pertenecen a determinadas autoridades, o a personas que han entregado un depósito de quince mil libras para garantizar su eventual responsabilidad. Empresas que deben asegurar: las autorizadas por la Ley para asegurar en el ramo. Personas que quedan excluidas del beneficio de la póliza: los dependientes en el desempeño de su trabajo, y las personas que han subido al vehículo en virtud de una invitación y no han pagado por que se las transporte. Generalidades: la Empresa pagará la suma que la autoridad judicial haya determinado que debe pagar el asegurado al tercero, así como las costas del juicio correspondiente, pero siempre que oportunamente haya tenido conocimiento de la demanda de indemnización entablada por la víctima. La Ley determina la nulidad de una serie de cláusulas que se acostumbra insertar en las pólizas pretendiendo limitar la responsabilidad de la Empresa aseguradora, a efecto de que no resulte nugatoria la responsabilidad del asegurado, imponiendo asimismo a las autoridades la obligación de informar a las víctimas de todos los datos que éstas requieran para identificar debidamente al vehículo que les ha causado daños.

*Suecia.*—El seguro obligatorio en el Reino de Suecia fué impuesto por la “Ley sobre el seguro-locomoción de vehículos automóviles”, de 10 de mayo de 1929, cuyas disposiciones fundamentales son las siguien-

tes: 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 a fin de garantizar a toda persona que, habiendo sufrido un daño causado por un vehículo, pueda legalmente pretender una indemnización del propietario, usuario o conductor del vehículo. Quedan exceptuados del derecho a la indemnización las personas que ocupan el vehículo, y en cuanto a los automóviles se excluyen los que pertenezcan al Rey y al Estado. La Compañía aseguradora no puede oponer más defensas que las derivadas de la expiración del seguro. El monto de las indemnizaciones que se deben en caso de muerte no pueden exceder de la suma de veinte mil coronas, por persona, pero por cada accidente se deberá pagar una suma global de sesenta mil coronas en razón de los daños corporales, que puede ser elevada para los automóviles puestos a disposición del público. La indemnización puede ser entregada globalmente o en pensiones. El asegurador puede subrogarse en los derechos de la víctima y debe ser citado al proceso que promueva la víctima. Se fijan penas pecuniarias (convertibles en prisión), por la omisión de contratar el seguro o por usar el vehículo a sabiendas de que carece de la póliza correspondiente. Como disposición notable encontramos que en el supuesto de que el vehículo causante del daño no esté asegurado, o no pueda individualizarse al vehículo autor del daño, la Ley organiza la solidaridad de todos los aseguradores para el pago a la víctima, y esta solidaridad se extiende al supuesto de que el seguro contratado resulte insuficiente para cubrir las cifras fijadas. De esta manera la Ley sueca, que es a nuestro juicio una de las más interesantes y perfectas en la materia, no sólo cumple con éxito su cometido, sino que rebasa las finalidades para la que fué creada garantizando plenamente los intereses sociales.

*Suiza.*—Las características principales de la legislación suiza, son fundamentalmente las siguientes: obligatoriedad de todo tenedor o propietario de un vehículo de contratar un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidente causado en el uso del mismo, con excepción de los vehículos que pertenecen al gobierno. El seguro es en beneficio de terceros por los daños que éstos han sufrido, y confiere a los terceros una acción directa contra el asegurador, quien no puede oponer excepciones que tengan por efecto reducir o suprimir la indemnización. El monto de la indemnización es por lo menos de cincuenta mil francos por víctima del accidente.

La Ley suiza resuelve también, de un modo original y acertado, el problema de los daños causados por automóviles no asegurados y que en consecuencia circulan arbitraria e ilegalmente, estableciendo que esos daños serán cubiertos por medio de un seguro de responsabilidad que contratará el Estado, sin que tengan derecho a esta indemnización aquellas personas que sean beneficiarias de otros seguros, o la persona que con conocimiento de la irregularidad por falta de seguro de un vehículo, lo ocupara sufriendo un accidente.

Tales son algunas de las legislaciones más avanzadas en la materia, cuyo estudio es indispensable para un conocimiento más completo de la forma como los países más celosos de la seguridad social han resuelto el grave problema derivado de los daños causados por medio de vehículos de motor.

En América ya dijimos que Canadá y el Estado de Massachusetts, E. U. A., han establecido el seguro obligatorio de responsabilidad por automóviles, sin que nos haya sido dable conocer en detalle los ordenamientos correspondientes. No obstante, el examen aunque deficiente de algunas grandes obras sobre seguros de automóviles, como *Automobile Liability Insurance* de Mr. JOHN A. APPLEMAN, basada sobre las provisiones de la Póliza Nacional de Tipo Standard en uso en los Estados Unidos, nos permite vislumbrar el gran desarrollo que en esa industrializada nación ha alcanzado el seguro de automóviles en todas sus fases, lo que se explica si se tiene en cuenta que en su territorio se registra el más intenso movimiento de vehículos con todas las consecuencias inherentes a tal circulación y que aquí hemos puesto de relieve.

Estudiaremos ahora, en capítulo aparte, nuestra legislación mexicana.

## VII

### *Legislación mexicana sobre daños causados por medio de automóviles*

Para el estudio sistemático de nuestra legislación sobre daños de automóviles, distinguiremos las tres hipótesis en que pueden ocurrir y a las que ya nos hemos referido con anterioridad, o sean: los daños causados a los ocupantes del vehículo, cuando ha mediado contrato de transporte; los causados cuando no ha habido contrato alguno, sino que se

ocupó el vehículo por mera condescendencia o a invitación de su conductor y, en fin, los causados a terceros no ocupantes del vehículo, como por ejemplo en los casos de atropellamientos o choques.

A) *Daños causados en el transporte de personas o de cosas.* El contrato de transporte, en la legislación mexicana, se halla reglamentado en el Código de Comercio, el Código Civil y en la Ley de Vías Generales de Comunicación. En materia de responsabilidad del porteador o transportador, los dos primeros ordenamientos contienen las disposiciones siguientes: Art. 590 del Código de Comercio, fracción VIII: *El porteador está obligado a probar que las pérdidas o averías de las mercancías o el retardo en el viaje, no han tenido por causa su culpa o negligencia, si es que alega no tener responsabilidad en esos acontecimientos.* Art. 2647 del Código Civil: *Los porteadores responden del daño causado a las personas por defecto de los conductores y medios de transporte que empleen; y este defecto se presume siempre que el empresario no pruebe que el mal aconteció por fuerza mayor o por caso fortuito que no le puede ser imputado.*

Los preceptos anteriormente transcritos establecen pues, de manera rigurosa, la responsabilidad del porteador por los daños causados a las personas durante el transporte, pues aquí no sólo la víctima no necesita demostrar la culpa del porteador, sino que ésta se presume siempre, y el transportador sólo podrá liberarse si demuestra que el daño se debió a caso fortuito no imputable, como si se tratara de la más rigurosa teoría objetiva. En consecuencia, si se considera que la responsabilidad del transportador es una responsabilidad contractual, de acuerdo con el sentir moderno, hay en nuestro Derecho textos lo suficientemente amplios para garantizar contractualmente la reparación de los daños sufridos por el viajero. Pero hay más; se nota en nuestro Derecho, en las últimas leyes, una tendencia a hacer de la responsabilidad del porteador una responsabilidad delictual, extracontractual, y de índole francamente objetiva, esto es, asentada en el reconocimiento de que se trata de un riesgo creado. En efecto, el artículo 127 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, dictada con posterioridad a los Códigos Civil y de Comercio, establece que: *“Los porteadores de las vías generales de comunicación, ya sean empresas o personas físicas, estarán obligados a asegurar a los viajeros y serán responsables de los riesgos que lleguen a sufrir con motivo del servicio público que prestan. Todos los viajeros, sin excepción y cualquiera que sea su edad, al usar el trans-*

porte de que se trate estarán obligados a cubrir previamente el importe que corresponda proporcionalmente por persona, a la prima del Seguro del Viajero . . . Los portadores no podrán explotar servicios de transporte de vías generales de comunicación, si no comprueban haber asegurado su responsabilidad por el monto de las indemnizaciones, y siempre que la póliza del seguro cubra una responsabilidad mínima, por accidente, de cincuenta mil a setenta y cinco mil pesos, tratándose de ferrocarriles; de \$25,000.00 a \$50,000.00, de camiones, embarcaciones y tranvías; y \$5,000.00 de c|u de los asientos destinados a pasajeros, tratándose de aviones”.

Y el art. 9º del Reglamento de Autotransportes de Pasajeros en el Distrito Federal, reglamentando la materia establece: *Antes de que se expidan permisos a los solicitantes (de concesiones para explotar rutas de pasajeros), éstos deberán contratar con una Compañía de Seguros debidamente autorizada, un seguro que garantice a los pasajeros del vehículo y a terceros contra cualquier accidente, incluso el de muerte, por los daños que pudieran causarles en su persona o sus propiedades. En los vehículos se llevará una constancia expedida por el Departamento del Distrito Federal, acerca de haber sido otorgado ese seguro. La falta de tal constancia constituirá infracción por la primera vez; por la reincidencia se cancelará el permiso. Este seguro será independiente de cualquier sanción penal que resulte para el que maneje el vehículo.*

En conclusión: la legislación mexicana garantiza la reparación de los daños causados por los autobuses o camiones que hacen servicio público de transporte, por medio del seguro obligatorio de responsabilidad civil, a favor no sólo de los ocupantes de esos camiones, sino también de los terceros que pueden sufrir daños por atropellamientos, choques, etcétera. Independientemente de lo anterior, la responsabilidad de los conductores o propietarios de automóviles por daños causados a los viajeros puede basarse en la teoría objetiva o teoría del riesgo, invocando la condición de cosa peligrosa que es el autocamión, y no demandando la reparación invocando una culpa contractual. En esta hipótesis, a nuestro juicio sí se justifica la aplicación extrema de la teoría del riesgo creado como la única manera de garantizar la seguridad de las personas que viajan en autocamiones, complementando la medida con el seguro obligatorio establecido en la forma que ha quedado estudiada.

**B) Daños causados a ocupantes del vehículo, cuando no ha mediado contrato de transporte.** En esta hipótesis, cuando una persona ha ocupado un vehículo por invitación del conductor de éste, o bien a virtud de un favor que el propio conductor le hace trasladándolo de un lugar a otro, la víctima —en caso de accidente— tendrá que hacer valer las reglas generales de responsabilidad, contenidas en los artículos 1910 y 1913 del Código Civil, y cuyo análisis haremos más adelante, aprovechando en su favor la presunción de responsabilidad en el conductor, derivada del último precepto citado, sin que —por regla general—, se justifique en este caso la admisión de una teoría rigurosa objetiva, pues como algunos tratadistas lo afirman, la responsabilidad en estos casos se atenúa “por la participación de la víctima en el uso del carruaje, o por su conocimiento de los riesgos.” En todo caso esta es una cuestión de hecho, que no puede resolverse de una manera general, sino en atención a las circunstancias habidas en cada caso concreto.

**C) Daños causados a terceras personas, no ocupantes del vehículo, a virtud de atropellamientos, choques, etc.** Esta es la hipótesis más interesante, y respecto de la cual podemos afirmar que nuestro Derecho no garantiza suficientemente la reparación de los daños causados. Nuestro Código, siguiendo al Código Suizo de las obligaciones, hace de la responsabilidad civil extracontractual una fuente de obligaciones denominadas: “De las obligaciones que nacen de los actos ilícitos.” Al efecto, se adopta una dualidad de principios, pues una parte se conserva en la base del sistema la responsabilidad por culpa consagrada en el art. 1910 y, por la otra, se admite la teoría de la responsabilidad objetiva o del riesgo creado, derivada del uso de las cosas peligrosas, si bien atenuada, la que se consagra en el art. 1913 del Código Civil. El art. 1910, dice: “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 una consecuencia de culpa o negligencia inexcusable de la víctima”; y el art. 1913, en que se basa la responsabilidad de los automovilistas, dice: “Cuando una persona hace uso de mecanismos, instrumentos, aparatos o substancias peligrosos por sí mismos, por la velocidad que desarrollen, por su naturaleza explosiva o inflamable, por la energía de la corriente eléctrica que conduzcan o por otras causas análogas, está obligada a responder del daño que cause aunque no obre ilícitamente, a no ser que demues-

tre que ese daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima”.

Con fundamento, pues, en este precepto, y tomando en consideración que el automóvil es un mecanismo peligroso por sí mismo dada la velocidad que desarrolla y la naturaleza explosiva e inflamable de su combustible, la responsabilidad del automovilista se exige ante nuestros Tribunales basándola en el riesgo creado por el usuario del automóvil, quien sólo se liberará de responsabilidad demostrando que el daño se produjo por culpa o negligencia inexcusable de la víctima. Esta posibilidad de liberarse mediante la comprobación de la existencia de tal culpa, nos autoriza a sostener que no se trata de la teoría absoluta del riesgo creado, sino de una teoría atenuada, puesto que si nuestra Ley hubiera acogido la tesis rigurosa, como en materia de accidentes de trabajo, entonces el automovilista sólo se liberaría en caso de deliberada intención de la víctima de causarse daño, pero no cuando hubiera habido simplemente culpa de la víctima.

Nosotros creemos que nuestro Código ha tenido razón al acoger sólo una teoría del riesgo atenuada, puesto que ya con anterioridad hemos explicado que la aceptación de la tesis absoluta sería notoriamente inicua e injusta perjudicando gravemente los intereses de los propietarios o usuarios de automóviles.

Lo anterior no quiere decir que creamos que el sistema actual de nuestra legislación es suficiente para garantizar el daño causado a las víctimas de accidentes de tránsito: para complementar las garantías de que los perjudicados por accidentes de esta índole están ahora rodeados, y para que los preceptos de responsabilidad no sean una mera declaración romántica, es necesario dar un paso adelante e implantar en todo el país (por medio de la federalización de las leyes de tránsito, si es necesario), no sólo en el Distrito Federal, el seguro obligatorio de responsabilidad civil en materia de accidentes de automóviles, de tal modo que la víctima vea asegurada la reparación del daño a que tiene derecho.

Tal cosa es fácil si se tiene en cuenta que ya en el Distrito Federal se había implantado el seguro obligatorio, si bien su aplicación se suspendió posteriormente por razones que desconocemos. En efecto, al redactarse el Código Penal de 1931, una de las preocupaciones fundamentales de la Comisión Redactora de dicho Código consistió en el problema de la reparación del daño a las víctimas del delito. Se tomó

en cuenta que hasta ese momento la reparación de los daños causados por el delito había sido totalmente ineficaz, y entonces se sustituyó el sistema de los Códigos Penales anteriores que habían establecido la acción de responsabilidad civil, como acción privada ejercitada a voluntad del ofendido, por un sistema totalmente diverso, estableciéndose que la reparación del daño, en lo sucesivo, formaría parte de la acción penal y sería exigida por el Ministerio Público.

Partiendo de esta base, la Comisión se preocupó asimismo por la reparación de los daños causados por delitos de imprudencia, principalmente por medio de automóviles o camiones, y se aprobó la implantación del seguro de responsabilidad civil para cubrir dichos daños, en el párrafo segundo del art. 31 del Código Penal del Distrito Federal, que dice así:

“Para los casos de reparación del daño causado con motivo de delitos por imprudencia, el Ejecutivo de la Unión reglamentará, sin perjuicio de la resolución que se dicte por la autoridad judicial, la forma en que, administrativamente, deba garantizarse mediante seguro especial dicha reparación”.

Las siguientes palabras del Sr. Lic. JOSÉ ANGEL CENICEROS, miembro prominente de la Comisión Redactora, justifican elocuentemente la necesidad de la implantación obligatoria del seguro de responsabilidad civil en materia de daños de automóviles.<sup>14</sup>

“En el Distrito y Territorios Federales se cometen diariamente numerosos delitos por imprudencia y puede afirmarse que en los últimos veinte años las víctimas ascienden a cincuenta mil, sin que de hecho hayan logrado una eficaz reparación del daño sufrido. Me refiero principalmente a los casos de atropellamiento”.

“En otros países el Estado ha procurado organizar la cooperación privada a favor de las víctimas de los delitos por imprudencia, o creando el seguro social en diferentes aspectos, por ejemplo, el Seguro obligatorio para las personas que manejan vehículos, a fin de que haya la posibilidad al cometerse un atropellamiento de que la víctima tenga atención médica inmediata y si posible es una indemnización.

“Esta acción preventiva la puede realizar el Gobierno con fundamento en el Poder de Policía ‘Police Power’ de que está investido y que es inherente a la función de política criminal que radica en el Ejecutivo”.

14 CENICEROS Y GARRIDO. *La Ley Penal Mexicana*.

“Poder de Policía” que implica en muchas ocasiones la posibilidad de limitar algunas garantías individuales cuando la salud pública lo exige. Sería ocioso indicar a ustedes todo lo que en los Estados Unidos ha podido realizarse por el Gobierno, con fundamento en el “Police Power”.

Para dar cumplimiento al párrafo segundo del artículo 31 del Código Penal y tomando en consideración, seguramente, las razones expuestas por los miembros de la comisión redactora de este ordenamiento, el Ejecutivo de la Unión reglamentó, por decreto de fecha 24 de agosto de 1934, publicado en el Diario Oficial de 29 del mismo mes y año, el citado artículo 31 del Código Penal estableciendo el Seguro obligatorio de responsabilidad civil para los daños causados por automóviles en el Distrito Federal, siendo las principales disposiciones de dicho Decreto las siguientes: A) Ningún vehículo podrá circular en zona del Distrito Federal, sin estar amparado además de los documentos que exija la Oficina de Tránsito correspondiente por Póliza de Seguro que garantice la reparación de los daños causados a las personas por imprudencia de sus manejadores. B) El monto de las indemnizaciones garantizadas por ese seguro a favor de las víctimas sería: de dos mil pesos por pérdida de la vida, de ambas manos o de ambos pies, o la vista de ambos ojos; mil pesos por la vista de un ojo o de una mano o de un pie; dos mil pesos para el caso de incapacidad permanente para trabajar y trescientos pesos en caso de incapacidad temporal. C) Las pólizas deberían contratarse con Compañías de Seguros debidamente autorizadas para operar en esta rama de Seguros. D) En caso de muerte de la víctima el pago sería hecho a las personas que dependieran económicamente de ella. E) El propio decreto establece un procedimiento administrativo para la reclamación de la indemnización correspondiente en el que debería oírse a la Compañía Aseguradora demandada.

Como dijimos antes, por razones que desconocemos se aplazó la vigencia del anterior decreto, en virtud del de fecha 27 de octubre de 1934, por lo que actualmente sólo subsiste el Seguro obligatorio de responsabilidad para los propietarios de autocamiones de pasajeros, cubriendo tanto los daños causados a los viajeros como a terceros, según se desprende del artículo 9 del Reglamento de Autotransportes vigente en el Distrito Federal.

Puesto que dentro de nuestra legislación actual el daño causado por un automóvil puede ser exigido en la vía civil o criminal, según que se haga valer la responsabilidad derivada del hecho ilícito civil o la derivada del delito correspondiente, las leyes prevén la posibilidad de que se haga valer una u otra acción que por otra parte son absolutamente independientes. Por regla general si dentro del proceso penal no se ha exigido la reparación antes de que haya sido cerrado el período de instrucción del proceso, la reparación deberá entonces demandarse ante los Tribunales civiles. Sería conveniente la implantación de un solo procedimiento para demandar la reparación de los daños causados por automotores.

### PROPOSICIONES

*Primera.*— Las legislaciones deben uniformar sus disposiciones en materia de responsabilidad de daños causados por automóviles, tomando en consideración el desarrollo del tráfico internacional. Esta uniformidad deberá hacerse sobre las siguientes bases; cada una de las cuales es materia de las proposiciones que se expresan a continuación.

*Segunda.*—La responsabilidad del usuario del automóvil es una responsabilidad objetiva, fundada en el riesgo que dicho vehículo crea por la velocidad que desarrolla y por la posibilidad de explosión de su combustible, o porque de éste se desprendan vapores tóxicos e inflamables. En consecuencia, en caso de daño causado por un vehículo automóvil, debe presumirse la responsabilidad del usuario o conductor, pero éste podrá liberarse si demuestra la culpa grave e inexcusable de la víctima.

*Tercera.*—La inversión de la carga de la prueba, a favor de la víctima, que presupone la proposición anterior, debe complementarse con la implantación obligatoria del seguro de responsabilidad civil para garantizar los daños causados por vehículos, exigiéndose la exhibición de una Póliza de seguro de esta índole, para que pueda otorgarse el permiso para la circulación de los vehículos.

*Cuarta.*—La investigación de los daños causados por accidentes de tránsito, en lo que ve a la forma de obtener la reparación debida a la víctima, podría hacerse en un solo procedimiento rápido, abandonando la dualidad de procedimientos, en materia civil y criminal, que actualmente contemplan las leyes. Podríamos ofrecer como ejemplo de esta proposición, el sistema establecido por el decreto que creó en México el seguro obligatorio de responsabilidad para automóviles, y que ya conocemos, y el cual es el siguiente: Todas las contiendas sobre procedencia de indemnización derivada de accidentes de tránsito, serán resueltas por una Jun-

ta integrada por autoridades de carácter administrativo, en la que figuran Peritos de Tránsito, y representantes de la Empresa aseguradora. De toda reclamación que se presente ante la Junta, se correrá traslado a la Compañía demandada, quien en el plazo de setenta y dos horas hábiles deberá contestar la demanda, o manifestar su expresa conformidad. En caso de aquiescencia de la Compañía se dictará inmediatamente resolución. En caso de inconformidad se abrirá un corto término probatorio, y una vez fenecido la Junta citará a las partes para alegatos y sentencia.

LIC. ANTONIO AGUILAR GUTIÉRREZ.

### OB R A S   C O N S U L T A D A S

APPLEMAN JOHN A.—“Automobile Liability Insurance”. Based upon the National Standard Policy Provisions. Chicago, 1938.

ARTESAN EUGENE.—“Les reserves techniques des sociétés d’assurances contre les accidents d’automobiles.” París, 1938.

BAUER RALPHS S.—Notre Dame Lawyer. Volumen VIII, número 4.

BOLETIN MENSUAL DEL SEMINARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y JURIDICAS.—Extracto del . . . número 19-XIX. Legislación del Seguro. Traducción de las leyes del seguro obligatorio en materia de automóviles en Austria, Gran Bretaña, Suecia y Suiza. Buenos Aires, 1940.

CENICEROS Y GARRIDO.—La Ley Penal Mexicana. México, 1934.

DE BUEN DEMOFILO.—“Responsabilidad Civil”. Anales de Jurisprudencia. Tomo XXXIV. México, D. F.

DEMOGUE RENE.—Traité des obligations.

DUGUIT LEON.—“Las transformaciones generales del Derecho Privado desde el Código de Napoleón”. Madrid.

ENNECCERUS, KIPP y WOLFF.—Derecho de las obligaciones.

GONZALEZ BUSTAMANTE J. J.—“La imprudencia en los delitos de tránsito”. México.

GUAL VIDAL MANUEL.—“La responsabilidad derivada del uso de las cosas peligrosas.” Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia. Números 7 y 8.

HEMARD JOSEPH.—Précis Elementaire de Droit Civil. T. II. París, 1932.

HEMARD JOSEPH.—“Traité des assurances terrestres.”

HILSENRAD ARTHUR.—“Las obligaciones precontractuales”. Traducción de Faustino Menéndez Pidal. Números 126 a 129.

JOSSERAND LOUIS.—“Cours de Droit Civil Positif Français.” Ed. 1930.

“LA LEY”.—Revista Jurídica Argentina. Números del 14 octubre 1943 y 27 enero 1944.

LOPEZ DE LA CERDA JULIO.—Estudio de la responsabilidad civil proveniente de daños. México, 1940.

MAZEAUD HENRI.—"Responsabilité delictuelle et Responsabilité Contractuelle". Revue Trimestrielle de Droit Civil. Julio-Septiembre 1929. Págs. 551 y sigs.

MONTERO MUELLE JAVIER.—Revista de Seguros. Lima, Perú. Vol. IV. N° 43. Abril 1941.

MORIN GASTON.—"La Loi et le Contrat. La décadence de leur souveraineté". París, 1927.

MOSSA LORENZO.—Derecho Mercantil. Edición Uteha.

NUEVA ZELANDIA.—"Datos sobre el Decreto relativo a seguro obligatorio para los dueños de vehículos". Commerce Reporte núm. 11. Marzo 12 de 1930. Pág. 244.

ORVINE MC CABE LEO.—"The owner automobile duty to a gratuitous guest." Notre Dame Lawyer, March, 1931. Vol. VI. N° 3.

PLANIOL MARCEL.—Traité Elementaire de Droit Civil. París, 1926.

POUNDS ROSCOE.—"Fifty Years growe in American Law." Notre Dame Lawyer. Vol. XVIII. N° 3.

RICOL JOSEPH.—"La responsabilidad por accidentes de automóvil en Francia". Revista de Derecho Privado. Tomo XII.

RIPERT GEORGES.—Le régime démocratique et le Droit Civil Moderne.

SAEILLES R.—"La responsabilidad por hecho de las cosas ante la Corte Superior del Canadá". Revista de la Escuela Nacional de Jurisprudencia. N° 11. México, D. F.