

“Lo verdadero te permito, es más te ordeno decirlo”

Frase atribuida a Sócrates

“Casi todos nosotros nos hemos visto a veces impulsados, aun cuando el impulso haya sido breve, a intervenir en la solución de los problemas de la sociedad, y casi todos nosotros sabemos muy bien que nuestra tarea es dejar un mundo algo mejor de cómo lo encontramos”

Cyril Joad

Responsabilidad Civil y Seguros con relación a la tutela de las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

Por Roberto M. Pagés Lloveras([1])

Sumario: I- Introducción; II- La evolución de la Responsabilidad Civil Extracontractual y los Sistemas de Indemnización de las lesiones corporales en los Accidentes de Tránsito; III- Los Seguros de Responsabilidad Civil y el Seguro Obligatorio; IV- El desarrollo de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito; V- La Tutela de las Víctimas de Accidentes de Tránsito; VI- El Seguro Obligatorio en Argentina; VII- Cuestiones Constitucionales; VIII- Conclusiones.

## I- INTRODUCCIÓN

Compartimos la afirmación de que tanto el aumento del parque automotor como el aumento de la densidad de circulación diaria, han convertido el uso y la circulación de los vehículos de motor en un verdadero peligro social (estado de riesgo) para los automovilistas y para quienes sin serlos son sus frecuentes víctimas.([2])

Tan es así que según datos del año 1981, por cada millón de habitantes morían 46,6 personas en EE.UU., 59 en Gran Bretaña, 63 en Francia y 227 en Argentina (cuadruplica a EE.UU. y triplica a Inglaterra y a Francia), por lo que Roberto H. Brebbia sostenía que nuestro País era líder mundial en accidentes de tránsito.([3])

No cambio tal situación luego de veinte años, ya que en el año 2002 se informo que Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad producida por accidentes de tránsito: unas 20 personas murieron por día, cerca de 7000 muertos por año, y más de 120.000 heridos anuales de distinto grado, además de cuantiosas perdidas materiales, que se estiman en unos 10.000 millones de dólares anuales([4]). En la Provincia de San Juan, sin contar el mes de Octubre del 2003, fallecieron 76 personas([5]).

El Instituto de Seguridad y Educación Vial señala que en el año 2003 se produjeron en Argentina 9.556 muertes en accidentes de tránsito (la mayor cantidad en los últimos cinco años) y 19.710 heridos con secuelas físicas y psíquicas permanentes. Y en lo referido al costo económico final de esos accidentes –incluyendo gastos administrativos, de salud pública, daños a los vehículos, pérdidas de producción, indemnizaciones y rehabilitaciones- es de unos 4.200 millones de dólares (cerca del 4% del P.B.I. argentino)([6]). A ello se agrega que entre un 20 y un 35% de los accidentados que tuvieron que llegar a juicios para reclamar su indemnización no llega a cobrar indemnización por los daños sufridos.([7])

Estas estadísticas nos motivan a investigar, aunque sea en forma limitada, que se ha hecho en los distintos países que padecen del mismo problema como en Argentina -que es líder mundial en muertos y lesionados por accidentes de tránsito([8])- para tutelar a las víctimas de accidentes de tránsito([9]).

## II- LA EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRA CONTRACTUAL Y LOS SISTEMAS DE INDEMNIZACIÓN DE LAS LESIONES CORPORALES EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

La responsabilidad civil engloba todos los comportamientos ilícitos que, por causar daños a terceras personas, hacen que quien los ha ocasionado tenga la obligación de indemnizar.

Si bien los accidentes de tránsito pueden dar lugar a responsabilidades contractuales (ej. la que emana de los seguros), analizaremos -en primer lugar- la responsabilidad extracontractual (v.gr. la que nace del hecho jurídico que es el accidente de tránsito), donde encontramos los siguientes sistemas mediante los cuales el Derecho pretende dar una solución de la víctima de tales comportamientos:

a) La Responsabilidad Subjetiva (art. 1.109, C.Civil), donde el autor del daño, por su culpa o negligencia, tiene la obligación de indemnizar. La culpa o negligencia debe ser probada por la víctima accionante;

b) La Responsabilidad Objetiva (art. 1.113, C.Civil), en la cual demostrado el daño y el hecho que lo produjo, su autor esta obligado a repararlo. La víctima reclamante no tiene que acreditar la culpa del demandado y se presume la

causalidad.

Dentro de este sistema, y con relación a los accidentes de tránsito, encontramos la teoría del hecho de las cosas inanimadas, nacida en Francia en razón de que sus tribunales se sintieron la necesidad de proteger a las víctimas, prácticamente indefensas en las teorías clásicas sobre las obligaciones, que nacen de “los contratos, cuasicontratos, delitos o cuasidelitos” (ver nota al art. 499 C. Civil Argentino). Si la responsabilidad solo podía provenir de un delito o cuasidelito, la víctima -que debía probar la culpa en la producción del accidente- se encontraba inerte, por lo que se recurrió a la doctrina romana de los daños resultantes de las cosas inanimadas (Ej. responsabilidad de los dueños de un edificio por daños que ocasionen su ruina), donde la víctima no debe probar la culpa del responsable, pues esta se presume.

Otra teoría es la del riesgo creado, por cuyos principios el dueño de la una cosa riesgosa se presume responsable por el daño que causa, salvo que demuestre su falta de culpa (culpa de la víctima o de un tercero por el cual no debe responder, art. 1113, segundo párrafo, C.Civil);

c) La Indemnización del daño sin tener en cuenta los elementos tradicionales de la responsabilidad Civil (una conducta del demandado o responsable; la culpa; el daño; y la relación de causalidad entre la conducta y el daño) o cambiando en su interpretación para lograr siempre la indemnización del daño.

Conforme esta teoría los conceptos de daño y culpa no aparecen ligados necesariamente, pues los criterios de culpa son insuficientes para ser el único elemento de imputación del daño. El sujeto analizado no es el causante del daño sino la víctima, para que logre el resarcimiento del daño.

Considerándose insuficientes los principios de los sistemas de responsabilidad subjetiva y objetiva, ha surgido este criterio según el cual como la sociedad toda se beneficia de los riesgos que representan los adelantos científicos y tecnológicos, así mismo debe responder por los daños que su utilización cause. Es por ello que la teoría de la distribución social del riesgo considera que en los accidentes rutinarios (que excluyen el dolo y la culpa) se trata de reparar a la víctima y diluir en el todo social el impacto económico del daño para que nadie lo sufra en particular. Y en el sistema de seguros se difunde la carga económica del daño a través del seguro obligatorio.

Nos indica la Dra. Graciela N. Messina de Estrella Gutiérrez([10]), citando a André Tunc([11]), que se alude al paradigma del sistema de seguridad social implantado en Nueva Zelanda, como el que aportó al problema de los daños por accidentes una respuesta sin precedentes: creó un fondo público de indemnización de víctimas que hizo inútil toda innovación en materia de responsabilidad civil([12])([13]).

La Accident Compensation Commission -como se denomina el ente estatal de seguridad-, según afirma la autora citada, no tiene solamente por

misión, no obstante su nombre, la indemnización de damnificados por accidentes sino también la reeducación y la prevención de los daños. Un primer fondo cubre a todos los trabajadores y aún a los independientes por las enfermedades profesionales; un segundo fondo repara a las víctimas de accidentes causados por la utilización de vehículos en Nueva Zelanda como consecuencia o en trance de su utilización; y un tercer fondo -financiado por el tesoro público- cubre a las demás víctimas de accidentes ocurridos en el territorio y que quedan fuera de los límites de los anteriores: jubilados, amas de casa y visitantes, según expresa la autora citada. Y con este sistema la responsabilidad civil no presenta más interés, por lo que indica que André Tunc habla de su eliminación, lográndose una “indemnización automática” que evita la necesidad de reclamo judicial.

En cuanto a los sistemas de indemnización de las lesiones corporales en los accidentes de tránsito, podemos distinguir entre: el que establece la reparación integral sin limitaciones y el que adopta el sistema de baremo para la valoración del daño corporal.

Asimismo, existen diversas modalidades para la determinación de los perjuicios económicos futuros (ej. Indemnización por lesiones psicofísicas) y de los no económicos (v. gr. daño moral), como son: a) las modalidades de evaluación médica, donde la peritación médica adquiere gran importancia (ej. Bélgica, Luxemburgo. Italia y Francia) y existe una cualificación del perjuicio a partir de baremos oficiales, los cuales clasifican las secuelas según el porcentaje del 1 al 100 o según la graduación o número determinado de escalones convenidos para cuantificar el precio del dolor o el perjuicio estético, o realizada una descripción detallada de las dolencias y secuelas por el médico, es el Juez quien realiza la cualificación (ej. Gran Bretaña, Alemania, Irlanda o Países Bajos)([14]); y b) las modalidades de estimación monetaria, donde se distingue tres (3) tipos de prácticas de evaluación de este tipo: 1- La evaluación in concreto (ej. Alemania, Grecia e Irlanda); 2- La evaluación del multiplicador y del multiplicando, utilizada por los jueces británicos, según la cual el multiplicador es la pérdida anual neta de la víctima y el multiplicando el número de años durante los cuales la víctima sufrirá esta pérdida; y 3- La evaluación a partir de un porcentaje de incapacidad, donde no se pretende evaluar la pérdida de ingresos profesionales, sino la pérdida de capacidad (ej. Italia, Francia).([15])

### III- LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y EL SEGURO OBLIGATORIO

El seguro de responsabilidad civil tuvo que superar los cuestionamientos que a mediados del siglo XIX se realizaban sobre su licitud, debido a que se consideraba que incentivaban la negligencia o la comisión de delitos dolosos.

Además se señala que esta institución –el seguro de responsabilidad civil por daños- sufre de un defecto prenatal porque aunque ideado para la protección de la víctima, ha servido desde el principio para proteger al causante del daño.([16])

Es por ello que entre sus elementos esenciales encontramos el interés asegurable, que consiste en el patrimonio de la persona contra eventuales disminuciones a raíz de su conducta culposa o de las que la ley lo considera responsable y que generen su obligación de indemnizar como responsable. Es por ello que se sostiene que el seguro patrimonial de responsabilidad civil tradicionalmente iba dirigido a cubrir el posible menoscabo del patrimonio asegurable por una posible conducta culposa, tanto personal, como de quienes o de las cosas que la ley lo obliga a responder.

Pero cuando es el Estado el que establece por ley la obligación de contratar un seguro (como un deber legal), esa imposición se realiza tomando en cuenta los factores sociales y económicos de las relaciones entre las personas, tratando de suplir una posible imprevisión del sujeto que desarrolla una actividad. No es un contrato forzoso, dado que si la persona incumple la obligación de tomar el seguro, este no nace a la vida jurídica en virtud de la ley, sino que da lugar a la imposición de sanciones ante el incumplimiento de dicha obligación legal.

Se indica que los seguros obligatorios de responsabilidad civil([17]) son actualmente mecanismos de protección social, transformándose de una cobertura para proteger al asegurado (su patrimonio) a un amparo para socorrer a las víctimas. Se apoya la protección social en la ley de los grandes números para diluir el riesgo y se obliga a las aseguradoras a asumir esos riesgos.

La evolución de los seguros hizo que de la pauta de buscar una sanción penal y pecuniaria a quien causaba un daño, se paso a no importar establecer quien era responsable sino a quien se resarce el daño, convirtiéndose a estos seguros en una garantía, donde el patrimonio de una entidad solvente –la aseguradora- responda por los daños sufridos por las víctimas.

En este desarrollo se eliminaron tres de los elementos esenciales de la institución de la responsabilidad civil: no se exige probar la culpa, no se exige la relación de causalidad entre la acción –culposa o dolosa- del agente y el daño de la víctima, y no se exige una conducta. Solo se persigue la indemnización a la víctima de los perjuicios sufridos, se implementa la acción directa del damnificado contra las aseguradoras, convirtiéndose en un seguro a favor de terceros, y se crean fondos para indemnizar a todos las víctimas por el daño sufrido, como en el caso de autor desconocido o no asegurado.

Y el seguro obligatorio de responsabilidad civil más difundido y antiguo es el de accidentes de tránsito.

#### IV- EL DESARROLLO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRANSITO.

En las leyes de seguros obligatorios de responsabilidad civil se advierte la evolución de un sistema de protección social cuyo destinatario es la colectividad que resulta perjudicada y, a fin de protegerse a las víctimas de accidentes de tránsito, se han previsto soluciones diferentes:

a) El seguro obligatorio que rechaza toda imputación individual del daño (no-fault plan).

b) El seguro obligatorio considerado como un seguro de daños y gobernado por los principios de la responsabilidad civil. En los países que así lo han implementado([18]), a fin de que las víctimas logren un resarcimiento por los daños sufridos, cambiaron el sistema subjetivo de responsabilidad civil por el sistema objetivo no basado en la culpa sino en el riesgo, bastando que como consecuencia del uso de un automóvil se cause un daño para que exista responsabilidad (mera causalidad). Pero es posible que la aseguradora eluda el pago de la indemnización acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por el cual no deba responder.

c) El seguro obligatorio considerado como un seguro de personas y regido por los principios del seguro de accidentes personales para lograr de esa manera la una reparación automática.

d) El seguro de obligatorio considerado como de accidentes corporales con reparación automática preestablecida para sus diferentes amparos, sin necesidad de reformar todo el esquema de responsabilidad civil([19]) y amparando de esa manera a todas las víctimas, incluyendo el conductor y prescindiendo totalmente de cuestiones relativas a la responsabilidad. Basta con que la víctima sufra una lesión corporal en una accidente de tránsito para que sea indemnizada en la forma preestablecida, que no es integral.

## V- LA TUTELA DE LAS VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

Los mecanismos y vías procedimentales al servicio de las víctimas para garantizar la efectividad de los derechos indemnizatorios que les corresponden, varían según el sistema adoptado por cada país.

Como ejemplos, podemos citar los siguientes:

1- El de los Estados de U.S.A.([20]) que contemplan los seguros obligatorios no-fault (sin culpa), donde no interesa para nada quién es el responsable, no interesa quien tiene la culpa. El seguro no paga por cuenta de un responsable, no se protege el patrimonio del asegurado sino a la víctima. No puede la aseguradora eludir el pago de la indemnización alegando caso fortuito, el hecho de un tercero por el cual no debe responder o la culpa de la víctima; se abona los gastos médicos más allá de quién sea el responsable de un accidente.

Además encontramos en los mismos la cobertura med-pey, que es la cobertura en exceso que cubre los gastos una vez que se agota la cobertura médica no-fault, la que generalmente tiene un tope de U\$S 10.000 o menos

El seguro no-fault –según sostiene el Dr. Carlos A. Huber- es un régimen especial normativo que dispone prestaciones y beneficios para que sean abonado por la misma compañía aseguradora con la cual la víctima ha contratado un seguro -por oposición a los seguros de responsabilidad civil, donde la víctima es indemnizada por la compañía aseguradora de quien ha causado los daños- y el otro aspecto relevante, es que tiene un esquema similar a las formas de seguro de salud y accidentes personales, y a la cobertura opcional de gastos médicos, y que la compañía que paga conserva la subrogación para reclamar lo pagado si corresponde a la otra compañía, por lo que los reclamos entre compañías se orientan hacia el arbitraje – como vía administrativa- o tiene suscripto convenios como los que en argentina se conocen como “de reciprocidad”([21]).

No cabe litigio alguno([22]), pues en la mayoría de los planes –como se ha indicado- en caso de discrepancia en el monto de los daños, habitualmente es dirimido por comisiones técnicas (por ejemplo, colegios profesionales) o arbitraje. En este sistema el único que responde es la aseguradora([23]) y los beneficios generalmente incluyen: gastos médicos, hospitalarios y funerarios; remuneraciones dejadas de percibir; rehabilitación física y (en casos de trabajadores independientes) el costo por reemplazar sus servicios, todo sujeto a límites máximos, y en algunos caso el daño moral.

El Dr. Huber señala que existe también cobertura de no-culpa por daños a la propiedad, y refiriéndose al sistema implementado en Massachussets indica que “El asegurador tiene un plazo de siete días para pagar la demanda, después de recibir un formulario de demanda que demuestra el cumplimiento del trabajo de reparación, ante el riesgo de duplicación de daños y perjuicios más los honorarios razonables del abogado, si la Corte encuentra que la demora fue irracional. Además, un asegurador está sujeto a tener la misma sanción si se descubre que su rechazo a pagarle al demandante de la tercera parte fue irracional. El estatuto también elimina, como defensa para el asegurador, la falta de información acerca del accidente por parte del asegurado, teniendo en cuenta que el demandante presente un informe como se lo detalló en el estatuto dentro de los 30 días de ocurrido el accidente”.([24])

A ello podemos agregar que en los EE.UU., de acuerdo a la Regla 68 de las Federal Rules of Civil Procedure, si el reclamante rechaza una oferta formal de transacción hecha por el demandado, y si la decisión final obtenida no es más favorable que la oferta, entonces el reclamante debe pagar los costos de la litigación incurridos a partir de la fecha de la oferta([25]).

En varias de las jurisdicciones de los EE.UU. hay juzgados constituidos por ciudadanos no abogados que deciden litigios surgidos de accidentes de tránsito. Igualmente existen 818 Administrative Law Judges que deciden litigios en materia de Seguro Social, los cuales no requieren ser abogados([26]), como sistemas alternativos

de resolución de disputas que disminuyen el costo del litigio y pueden ser más rápidos.

2- En Perú([27]) se informa que los seguros obligatorios contra accidentes de tránsito (Ley 27.181 y su reglamento 049-2000-MTC) se limitan a los daños producidos a las personas, siendo su finalidad la de proteger directamente a la víctima del daño y buscando a ultranza el resarcimiento de la víctima. La razón de ello está en que la vida y la salud de las personas constituyen bienes valiosos a los que el ordenamiento jurídico otorga una mayor tutela, como en la consideración de que el patrimonio del asegurado no constituye un bien jurídico superior a la persona humana.

Se instaura una acción de la víctima contra el asegurador sin que éste pueda oponer excepciones que pueda alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último (ej. falta de pago de la prima), y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se caracteriza por ser un seguro obligatorio donde el pago de la indemnización a cargo de la aseguradora es “inmediato”([28]), sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, lo que lo distingue sustancialmente de los seguros de responsabilidad civil([29])([30]). Pero el SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito) sólo prevé coberturas mínimas obligatorias, y se debe contratar un seguro de responsabilidad civil si se quiere resguardar el patrimonio frente a las posibles demandas que le formulen las víctimas del accidente por daños personales no cubiertos o daños materiales([31]). Es decir que su régimen de determinación de responsabilidad es similar al no fault, toda vez que no interesa quién es el culpable del daño para que la aseguradora indemnice a la víctima del accidente.

El “pago inmediato” esta referido a que la aseguradora paga por el solo hecho de que hay una víctima producto de una accidente de tránsito y por lo menos uno de los vehículos partícipes del accidente está asegurado con dicho seguro. En cambio en los seguros de daños materiales, sea que se aplique la responsabilidad subjetiva o la objetiva, la aseguradora puede postergar el pago de la indemnización hasta el momento en que el juez determine quien es el culpable del accidente (responsabilidad subjetiva) o quién causó el daño (responsabilidad objetiva).

De esta forma se ha buscado un mecanismo que permite garantizar la compensación de la víctima y reducir los costos administrativos del sistema de responsabilidad civil, en la medida que la víctima no tendrá que batallar en un tedioso proceso judicial que le genera gastos y pérdida de tiempo, dado que las compañías de seguros se encuentran obligadas a cubrir los daños personales que sufran en forma “inmediata” e “incondicional”.

Se prevé la posibilidad de que la aseguradora se subrogue por los daños pagados a aquel que resulte civilmente responsable del accidente.

3- El sistema Colombiano de Seguro Obligatorio de Accidentes de tránsito esta establecido en el Código Nacional de Tránsito

Terrestre, especialmente en el art. 41, y el plazo para realizar el reclamo indemnizatorio es de dos años (art. 1080 del Código de Comercio, modificado por Ley 510 de 1999 –art. 111). Una vez presentada la reclamación –con la documentación necesaria- a la compañía aseguradora, ésta tendrá 30 días para cancelar al beneficiario sus derechos reconocidos; pasado ese plazo, la compañía debe pagar interés moratorio sobre el valor de la obligación a su cargo

Para gastos médicos se solicita: presentación de formulario de reclamación FUSOTA 01 o 03; certificación del accidente expedida por autoridad competente o fotocopia del croquis del accidente expedida por autoridad de tránsito, o denuncia penal de la ocurrencia del accidente presentada por cualquier persona ante autoridad competente, o certificado de atención médica expedido pro el centro hospitalario; y facturas originales canceladas con la descripción de cada uno de los gastos([32]).

Debe destacarse que en Colombia el hospital o clínica tiene la obligación de atender a las víctimas de accidentes de tránsito y luego reclama el pago de los montos cubiertos a la compañía aseguradora correspondiente. Corresponde a la Superintendencia Bancaria imponer sanciones (multas hasta de 1000 salarios mínimos legales mensuales) a las aseguradoras que incurran en conductas tendientes a dilatar injustificadamente el pago de las indemnizaciones a accidentes de tránsito([33]).

4- En Chile el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), esta vigente desde 1987 (Ley N\* 18.490)([34]), garantiza a cualquier persona que haya sufrido una lesión como consecuencia de una accidente de tránsito una indemnización de hasta 90 UF (unidad de fomento), en gastos médicos y hospitalarios, sin importar si es conductor, pasajero o peatón, culpable o víctima del accidente, más tres UF por cada día de permanencia en una institución hospitalaria.

En el seguro de accidentes personales a que se refiere esta ley, el pago de las correspondiente indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, y las indemnizaciones son pagadas a los beneficiarios respectivos dentro del plazo de diez días siguientes a la prestación en la compañía de seguros de los siguientes documentos: certificado otorgado por Carabineros de Chile; en caso de muerte, certificado de defunción y documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro; en caso de lesiones, los comprobantes originales (boletas, facturas, etc.); en caso de incapacidad, certificado que acredite la naturaleza y grado de ella emitido por el médico tratante; las indemnizaciones provenientes de gastos de hospitalización y atención médica, quirúrgica o farmacéutica, la compañía de seguros podrá pagarlos en forma directa al Servicio de Salud o a la entidad previsional y hospitalaria que acredite haber otorgado la correspondiente prestación al accidentado.

5- Bolivia implementó el Seguro Obligatorio de accidentes de tránsito por Ley N\* 18.883 del 25/06/1998 y se reglamenta por el Decreto Supremo N\* 25.785 del 25/05/2000([35]). Tiene como objetivo “otorgar cobertura uniforme y única para los gastos médicos originados por accidentes y para una indemnización

por muerte de cualquier persona individual que haya ocurrido por eventos de accidentes o que la muerte haya sido originada justamente por vehículos dentro del territorio de la República de Bolivia”

Se alude a que casi 10.000 víctimas por año son beneficiadas con atención médica, indemnizaciones por incapacidad y fallecimiento, que alivian el impacto económico familiar y que constituyen los efectos positivos buscados por la ley, además de los sustanciales recursos que se canalizan hacia los centros médicos de salud pública, seguridad social y privados([36]), los que obligatoriamente deben prestar asistencia médica a las víctimas. Además las aseguradoras deben realizar campañas de información que eduquen a la población sobre el SOAT (arts. 41 y 42).([37])

Por ello se indica que el gran beneficiado con este seguro, además de las personas heridas que fueron atendidas en hospitales y los familiares de los muertos que recibieron indemnizaciones, fue el sector de la salud, ya que Clínicas, Hospitales y Centros de Salud recibieron cuatro millones de dólares de los 5,85 millones recaudados por la venta del seguro obligatorio. ([38])

6- En la Unión Europea los 42.000 muertos y 1,7 millones de heridos anuales, han hecho que se considere a la seguridad vial como un problema de salud pública de primer orden y refuerzan la idea de que no es suficiente lo realizado hasta ahora, sino que se debe hacer algo más.([39])

El Consejo de las Comunidades Europeas, en el año 1961, aprueba una resolución que preveía la realización de una serie de armonizaciones legislativas, previo a la prestación de servicios en Seguros. Luego se cambia de criterio y se opta por la liberalización sin armonización previa.([40])

En el año 1972 se dicta la Primera Directiva sobre el Seguro de Automóviles (72/166/CEE), en la cual se exige la obligatoriedad del aseguramiento en todos los Estados miembros.

Con la Segunda Directiva (84/5/CEE) se aborda la materia del importe de las indemnizaciones por daños materiales y personales y se establece la inoponibilidad a las víctimas de las exclusiones motivadas en el incumplimiento por parte del asegurado de las condiciones de la póliza y la ampliación al ámbito internacional de la cobertura de las funciones de los fondos Nacionales de Garantía.

En la Tercera Directiva (90/232/CEE) se establece una sola prima de seguro del seguro para toda la Comunidad, que procura la cobertura de todos los ocupantes, excepto del conductor, dentro del seguro obligatorio, en todo el territorio de la Unión Europea. Pero a pesar de estas Directivas, las diferencias siguieron siendo importantes en muchos aspectos, como ser: el sistema de imputación de la responsabilidad, en los sistemas procesales, en la diferencia existente entre los países de sistema continental europeo y el Británico del Common Law.([41])

La Cuarta Directiva sobre el Seguros de Responsabilidad Civil derivada de la Circulación de Vehículos Automóviles (2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 16 de mayo de 2000) es un cuerpo normativo que está integrado por 13 artículos que contemplan el ámbito de aplicación, definiciones, la acción directa contra el asegurador en todos los Estados miembros, representantes para la tramitación y liquidación de siniestros, los Organismos de Información, los Organismos de Indemnización, clarificación de las funciones de los fondos nacionales de garantía. Modificaciones a la Directiva 73/239/CEE, modificaciones a la Directiva 88/357/CEE, incorporación al Ordenamiento jurídico interno, entrada en vigor, sanciones y destinatarios.

Conforme la misma, cualquier perjudicado que sufre un accidente fuera del Estado miembro de su residencia puede presentar una reclamación en su propio Estado de residencia ante un representante para la tramitación de siniestros que tengan allí designado la compañía aseguradora de la parte responsable y ello hace factible presentar, atender y liquidar la indemnización de daños sin necesidad de cambiar ni la ley material aplicable ni alterar el fuero jurisdiccional competente([42]). Para ello los Estados de la Unión habrán de construir organismos de información, a fin de que el sujeto perjudicado pueda hacer valer su derecho a reclamar una indemnización, como organismo de indemnización que serán los destinados a resarcir a las víctimas.

Para posibilitar que la víctima de un accidente tenga resuelto su litigio con rapidez, se ha previsto en la Directiva que las legislaciones nacionales deben establecer sanciones económicas apropiadas o sanciones administrativas equivalentes, además de exigir sistemáticamente el pago de intereses de demora sobre el importe de las indemnizaciones cuando la oferta no se haya realizado dentro del plazo de tres meses desde que le fuera presentada por el perjudicado la reclamación.([43])

7- En el sistema Español existe una regulación específica sobre la responsabilidad por accidentes de vehículos a motor en una ley especial: La Ley de Responsabilidad del Tráfico de 1960, modificada en el año 1986 con la entrada de España a la Comunidad Europea, y en el año 1995, cuando el Parlamento aprueba la Ley 30/95 de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor.([44])([45])

En la última modificación se establece:

a) una regla de responsabilidad objetiva en los accidentes de tránsito, al menos respecto de los daños personales; b) la imposición de la contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para poder desarrollar la actividad de la utilización de un vehículo de motor; y c) la imposición a los jueces de un baremo obligatorio para cuantificar las indemnizaciones derivadas de un accidente de circulación (lo que constituye una novedad en el sistema jurídico español), por lo que no pueden valorar la prueba presentada discrecionalmente, sino que deben aplicar lo que haya establecido el legislador en el baremo (cantidad a pagar según las circunstancias del accidente y su resultado).([46])

Se señala que cuando hay víctimas,

existe la tendencia de incoar diligencias penales y si existe condena, se dicta una interlocutoria que determina la cantidad máxima que se puede reclamar como indemnización, dentro de los límites del seguro obligatorio. Tal resolución tiene carácter ejecutivo en la jurisdicción civil, pues no hace falta juicio declarativo.

En las acciones civiles, la ley establece desde 1989 hasta la LEC 2000 que las indemnizaciones derivadas de un accidente de tránsito se decidan en juicio verbal, cualquiera fuese la cantidad solicitada como indemnización y sin que contra la sentencia pueda interponerse un recurso de casación.

El seguro obligatorio cubre todos los daños personales y materiales que resulten en un accidente, dentro de los límites que se determinen reglamentariamente (son determinados anualmente por el Ministerio de Economía) y de acuerdo con las excepciones previstas en el art. 5°. El límite para la víctima por daños personales es de hasta 350.000 euros por víctima, y por daños materiales es de 100.000 euros por siniestro.

La víctima puede reclamar directamente contra la aseguradora del conductor, dentro del plazo de un año y el asegurador sólo puede exonerarse de la obligación de indemnizar si prueba que el hecho no da lugar a la exigencia de responsabilidad civil (art. 6°).

Resulta destacable que la Dirección General de Seguros celebra convenios anuales de “Asistencia Sanitaria derivada de Accidentes de Tráfico”, estableciendo las normas reguladoras de la prestación por asistencia sanitaria y las tarifas de precios de obligatoria observancia para las Entidades intervinientes y representadas. En tal sentido la Resolución del 18/03/1998, prevé que en los supuestos en que intervenga más de un vehículo, no podrá alegarse como causa para no hacerse cargo de las prestaciones el hecho de “la culpabilidad de dicho siniestro” y, por tanto, que la obligación de indemnizar sea imputable al conductor de otro vehículo (cláusula tercera). Y se crea una Comisión de Vigilancia y Arbitraje, cuyas resoluciones son de carácter vinculante, que tiene como función –entre otras- la de dirimir los desacuerdos entre las partes firmantes y trasladar a la Dirección General de Seguros, las actuaciones de aquellas Entidades Aseguradoras que injustificadamente demoren el pago de las facturas ajustadas a lo dispuesto en el convenio.([47])

El Tribunal Supremo entendió, además, que en el caso del seguro obligatorio, la aseguradora debía cumplir con la cobertura aún respecto de los daños causados dolosamente (uso del vehículo para cometer un robo, atropello de una persona con la intención de matarla, etc.), pero posteriormente podría repetir contra el asegurado lo pagado. Asimismo, se estableció que debía accederse a la reclamación cuando el conductor se hallase en estado de embriaguez, en la vía de repetición articulada por la aseguradora demandante. ([48])

8- El sistema Francés en el año 1985 se dicta la denominada “Loi Badinter”, que constituye un avance importante hacia la uniformidad

de las indemnizaciones, previendo la publicación regular del importe de las indemnizaciones judiciales o transaccionales (fichero nacional de indemnizaciones denominado AGIRA), lo cual sin ser vinculante propicia a tal finalidad. Además, extrema la teoría del riesgo, dado que la víctima no puede verse privada de la correspondiente indemnización, incluso cuando media culpa de su parte, salvo que sea exclusiva.([49])

Esta norma obliga a la compañía aseguradora de la responsabilidad civil a realizar una oferta de indemnización a la víctima que ha sufrido un atentado a su persona, dentro de un plazo máximo de ocho meses a contar desde el accidente. En caso de muerte de la víctima, la oferta debe hacerse a sus hermanos y, si correspondiera, a la cónyuge.

La oferta definitiva de indemnización debe comprender todos los elementos indemnizables que sean consecuencia del daño causado, debe ser suficiente y oportuna, caso contrario producirá un interés –de pleno derecho- a una tasa computada al doble del interés legal, a contar desde la expiración del término y hasta el día de la oferta o en que la sentencia se convierta en definitiva. Esta penalidad puede ser reducida por el Juez en razón de circunstancias no imputables al asegurador. Además, si el juez al fijar en definitiva la indemnización estima que la oferta propuesta por la aseguradora era manifiestamente insuficiente, condenará de oficio a la aseguradora a entregar al fondo de garantía una suma a lo sumo igual al 15% de la indemnización concedida, sin perjuicio de los daños e intereses que en el caso se hayan infligido a la víctima([50]). Pero si la víctima rechaza propuesta y promueve una demanda judicial, y el juez al resolver estima que esa propuesta era razonable sanciona a la víctima por no haberla aceptado y entorpecer así a la justicia. ([51])

Se señala que uno de los objetivos de la ley “Badinter” fue acelerar la indemnización de las víctimas por el recurso sistemático a la transacción, y que como consecuencia de su aplicación se obtuvo una reducción muy significativa del congestionamiento de los tribunales y una significativa reducción de los tiempos de resolución del conflicto.

9- En Japón, a fin de proteger a las víctimas o damnificados de los accidentes de tránsito, se obliga al propietario del vehículo a contratar un seguro obligatorio (Jibaiseki Hoken) que cubre exclusivamente daños y lesiones a las personas, con un límite máximo del monto indemnizatorio (para lesiones y heridas 1 millón 200 mil yenes, por muerte hasta 30 millones y por secuelas graves hasta 40 millones de yenes).

Cuando se produce un accidente de tránsito, el autor debe indemnizar al damnificado para luego tramitar el reintegro al seguro, o el damnificado puede solicitar directamente el resarcimiento a la compañía de seguros.([52])

## VI- EL SEGURO OBLIGATORIO EN ARGENTINA.

La primera legislación Argentina sobre seguros es la contenida en el Código de Comercio sancionado por la legislatura de Bs. As. en 1859([53]). En el año 1967 se dicta la Ley 17.418([54]), que en su art. 1º define al contrato de seguros como aquel por el cual el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida, si ocurre el evento previsto, y en las disposiciones contenidas en la misma podemos diferenciar los seguros de daños y los seguros de personas.

Si bien correctamente se señala que el seguro automotor obligatorio fue introducido, en el ámbito Nacional, en el art. 67º del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 2254/92 al aprobarse el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (Dec. N° 692/92)([55]), en la legislación Provincial encontramos leyes que habían consagrado seguros obligatorios de accidentes de tránsito. En tal sentido podemos citar la Ley N° 1.271 de la Provincia de San Juan([56]) y la ley N° 2.162 de la Provincia de Mendoza([57]).

La ley 24.441([58]), en su artículo 68 y con una redacción similar a la establecida en el art. 67 del Dec. N° 692/92, prevé: “SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no. Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del ARTICULO 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo. Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del ARTICULO 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística. Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes. Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago. La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro”.

Conforme lo dispone la Ley citada, se impone la obligación de contratar un seguro “...de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora...”, y es ahí donde comenzamos a advertir los problemas, pues se afirma -con razón- que la República Argentina es “el único país del mundo cuyo derecho positivo ha dispersado y enmarañado, en el último quinquenio, el control y supervisión de los Seguros Sociales y Privados”([59]), como que “no dejo nada por desaprovechar”.([60])

La Superintendencia de Seguros de la Nación fue creada en 1973 y se rige por el Decreto-Ley N° 20.091/73. Por lo establecido en el art. 67° del Decreto N° 2254/92, ya citado, la SSN -a los fines de fijar las condiciones del seguro cuya obligatoriedad se establece y teniendo en cuenta la finalidad de protección de las víctimas([61])- dicta la Resolución General N° 21.999([62])([63]), donde se contemplan las características que debe reunir el seguro obligatorio para cubrir la responsabilidad en que se incurre por el vehículo automotor objeto del seguro, por los daños y con los “límites mínimos” que se indican ([64]).

Advertimos que con el dictado de la Ley N° 24.449 ( “Ley de Tránsito” del año 1995), se derogan, según lo previsto en el art. 95°, las leyes 13.983 y 14.224, y del decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, los arts. 3° a 7°, 10 y 12 y el Anexo I; es decir que el art. 67° del Decreto 692/92, texto ordenado por decreto 2254/92, al estar establecido en el Capítulo V, del Anexo I, fue derogado y, por ende, resultaría lógico afirmar que la Res. Gral. N° 21.999 también queda derogada al estar referida exclusivamente a dicha norma. Pero no es así, ya que por Circular N° 3809([65]), de fecha 22 de Setiembre de 1998, se considera que la Res. 21.999 es reglamentaria del art. 68 de la ley N° 68 de la ley N° 24.449, lo que evidencia la “desprolidad” de normativa vigente.

Eso no es todo, la Resolución N° 22.187 Bis/93, en el Anexo II, Cláusula 3, prevé: “Asimismo, se cubre la OBLIGACIÓN LEGAL AUTÓNOMA por los siguientes conceptos: 1) Gastos sanatoriales por persona hasta \$1.000; 2) Gastos de sepelio por persona hasta \$1.000”. Vemos, entonces, que de establecerse “límites mínimos” en la Res. 21.999, se pasa a establecerse “límites máximos”; los que se mantienen según Res. N° 25.460/97.

Asimismo, la SSN ha dictado, con anterioridad a las Res. citadas, otras dos resoluciones generales para establecer, respectivamente, las condiciones generales del seguro obligatorio (Res. N° 22.058) y del seguro contra la responsabilidad civil ( Res. N° 22.187), en razón de lo dispuesto por la Ley 20.091, que establece que la misma puede dictar las resoluciones de carácter general en los casos previstos por esa ley y las que sean necesarias para su aplicación, lo que es criticado con fundamento en que el dictado de pólizas uniformes no constituyen las resoluciones de carácter general previstas por la Ley 20.091, ni las necesarias para su aplicación.

Posteriormente dicta la Resolución N° 25.429/97, donde se prevé las condiciones generales de los seguros de Responsabilidad Civil de los Vehículos Automotores destinados al Transporte Público de Pasajeros. En el Anexo II, Condiciones Generales, Cláusula 2, se prevé: “El asegurador se obliga a mantener indemne al Asegurado y/o a la persona que con su autorización conduzca el vehículo objeto del seguro (en adelante el conductor), por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños causados por ese vehículo, por hechos acaecidos en el plazo convenido, en razón de la responsabilidad civil que pueda resultar a cargo de ellos. El Asegurador asume esta obligación únicamente a favor del Asegurado y del conductor, hasta la suma máxima por acontecimiento, establecida en las condiciones particulares por daños corporales a personas, sean estas transportadas o no, y por daños materiales, hasta el monto máximo allí establecido para cada acontecimiento...”. Y en la Cláusula 3, se expresa: “Asimismo, se cubre la OBLIGACIÓN LEGAL AUTÓNOMA por los siguientes conceptos: 1) Gastos sanatoriales por persona hasta \$1.000; 2) Gastos de sepelio por persona hasta \$1.000. Los pagos que efectúen la

Aseguradora o el Asegurado por estos conceptos, serán considerados como realizados por un tercero con subrogación en los derechos del acreedor y no importarán asunción de responsabilidad alguna frente al damnificado. Al Asegurador tendrá derecho a ejercer la subrogación contra quien resulte contractual o extracontractualmente responsable”.

Para los vehículos y servicios no incluidos en el régimen de dicha Res., se dicta la N\* 27.033/99.

Se aduce que desde la sanción de la Ley 20.091, en la Argentina se abandono el sistema de implantación uniforme de pólizas, dado que es función de la autoridad de control (S.S.N.) desde su entrada en vigencia la aprobación de los planes contractuales (propuestas y pólizas) sometidos a su consideración por las entidades aseguradoras (arts. 23-2; 24 inc. A y 25 de la Ley 20.091), y que ello excluiría el sistema de pólizas impuestas con carácter uniforme.

Entonces, ¿que cobertura nos da el seguro obligatorio de accidentes de tránsito?.

Según la SSN([66]) los seguros de automotores cubren los reclamos que se puedan recibir como consecuencia de los daños causados a terceras personas o a sus bienes, ya sean producidos por el asegurado o por quien conduzca su automóvil, hasta el límite de cobertura que figura en la póliza. También incluye el seguro obligatorio establecido por la ley de tránsito N\*24.449.

Ello nos indicaría que en Argentina existiría un seguro de Responsabilidad Civil hacia terceros transportados y no transportados que incluye el seguro obligatorio establecido en la Ley de Tránsito. Y ya hemos aludido a que la Res. 21.999 señala que el seguro obligatorio de accidentes de tránsito cubre los daños personales causados a un tercero por el automóvil asegurado con determinados límites y conceptos (ver nota n\* 58), por lo que podemos afirmar que éste sólo cubre lesiones o muerte de personas y la “obligación legal autónoma” referida a gastos de sanatorio y velatorio, y no cubre los daños provocados a los bienes de terceros.

Ahora bien, ¿cómo reclamamos el pago de la indemnización prevista en el seguro obligatorio de accidentes de tránsito?.

Aquí tenemos que distinguir si reclamamos por lesiones o muerte de personas, o si lo hacemos por la “Obligación Legal Autónoma” (gastos de sanatorio o velatorio).

En el primer caso, según el sistema de seguros de responsabilidad civil, si la víctima necesita realizar un reclamo judicial para lograr la indemnización por lesiones o muerte de personas debe demandar al asegurado y “citar en garantía al asegurador”, pues frente a la ausencia de acción directa([67]) se impide al tercero damnificado demandar exclusivamente al asegurador([68]).

Pero si queremos reclamar exclusivamente por la Obligación Legal Autónoma (gastos de sanatorio y velatorio hasta \$1.000) estamos convencidos de que la víctima tiene la posibilidad de demandar exclusivamente al asegurador por el pago de dicha indemnización. Sin perjuicio de ello consideramos que la finalidad de la norma es que no exista la necesidad de un reclamo judicial, al haberse establecido que: “...Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán

abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego...”, que lo equipara a los seguros obligatorios no-fault (sin culpa) establecidos en la mayoría de los Estado de U.S.A.([69]) y a los seguros obligatorios de accidentes personales previsto en las legislaciones de Perú y Chile. Recordemos que en Perú el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se caracteriza por ser un seguro obligatorio donde el pago de la indemnización a cargo de la aseguradora es “inmediato”, sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, lo que lo distingue sustancialmente de los seguros de responsabilidad civil.

Fundamos nuestra posición([70]) –posibilidad de accionar directamente contra las aseguradoras para el pago de la “obligación legal autónoma”- en lo sostenido por importantes doctrinarios de nuestro País (Stiglitz)([71]), como en la recepción jurisprudencial que la misma ha tenido tanto en la Provincia de San Juan([72]) y en la Provincia de Tucumán([73])([74]).

Con relación al trámite judicial dado para su reclamo, advertimos que se ha invocado lo establecido en el art. 68 de la ley 24.449 para justificar el dictado de medidas cautelares([75]), medidas autosatisfactivas([76]) y admitir acciones de amparo([77]). Por nuestra parte sostenemos la admisibilidad de las medidas autosatisfactivas cuando el gasto se encuentra fehacientemente acreditado y existe peligro grave e inminente de perder el derecho si no se accede a su dictado; para los casos en que no se den tales extremos y se discuta sólo el monto de los gastos, consideramos que debe darse al reclamo el trámite del juicio sumarísimo a dicho reclamo, en razón de la finalidad de la norma en cuestión([78])([79]).

No podemos dejar de advertir que se ha cometido el “error” –según nuestra opinión- de condenar a las aseguradoras, en alguno casos, por sumas superiores a los \$1.000 por indemnización da gastos de sanatorio o velatorio, cuando su reclamo se fundamenta sólo en lo establecido en el seguro obligatorio como “obligación legal autónoma”([80]), seguramente en razón de la dispersión normativa a que se ha aludido precedentemente, como a consecuencia de que las defensas opuestas por las aseguradoras se han limitado ha oponerse al pago de la indemnización debida (\$ 1.000 por cada uno de los rubros comprendidos en la “obligación legal autónoma”) invocando la culpa de la víctima, ya que la obligación del asegurador –y el correlativo derecho del damnificado-, es independiente de la existencia de responsabilidad civil del asegurado.([81])

También consideramos que los conductores y propietario de vehículo que no contratan el seguro obligatorio de accidentes de tránsito deben pagar la indemnización establecida en la “obligación legal autónoma” a las víctimas de los accidentes de tránsito, aún cuando hayan sido culpables de la producción del accidente.

## VII -CUESTIONES CONSTITUCIONALES.

Los distintos sistemas indemnizatorios de lesiones corporales en accidentes de tránsito, han llevado a considerar si el resultado obtenido de su aplicación respeta el principio de la dignidad

de la persona humana - por el cual se garantiza que toda persona que ha sufrido una lesión a su integridad psicofísica sea indemnizada sin exclusión alguna-, el principio de la protección de la salud, y el principio de igualdad - por el que se impone una evaluación objetiva y una indemnización uniforme de ese daño-, y encontramos diversos pronunciamientos sobre esta cuestión.

Al respecto, en EE.UU., la Suprema Corte de Justicia ha sostenido –según indica el Dr. Hubert- que al menos en principio básico, el cap. 670 de las leyes de 1970, la Ley no-fault es compatible con todos los principios constitucionales, federales y estatales([82]).

En el sistema Español se produjo una reacción de los tribunales contra el baremo, aduciendo que se les coartaba la facultad de la libre apreciación de la prueba y la discrecionalidad en la valoración de los daños y perjuicios, lo que motivó a una resolución del Tribunal Constitucional de fecha 29 de junio de 2000. Las cuestiones y el debate sobre la constitucionalidad del baremo se basaban en: 1- el principio de igualdad (14 CE), alegándose que el baremo implicaba un trato desigual y discriminatorio entre las diferentes víctimas de accidentes (no se aplica en casos de accidentes aéreos, domésticos, etc.), como que dentro del baremo el daño moral se hace depender de factores económicos; 2- el Derecho a la vida y a la integridad física (15 CE), al señalarse que estos derechos exigen el máximo nivel de protección del legislador y el baremo no llega a ese nivel sino que, al limitar la compensación del daño sufrido por la víctima, desprotege estos derechos; y 3- el baremo restringe las facultades jurisdiccionales de los tribunales (24 CE), porque los ciudadanos sólo reciben como respuesta aquello que dice el baremo. El Tribunal Constitucional estableció que el legislador está legitimado constitucionalmente para establecer un régimen de baremación de daños en materia de accidentes automovilísticos, con fundamento en: a- La alta siniestralidad de accidentes de tránsito permite entender que el legislador puede establecer un régimen diferente; b- la naturaleza de los daños; c- homogeneidad de los daños derivados de los accidentes de tránsito; d- la existencia de un seguro obligatorio; y e- la necesidad de armonizar el derecho en los países de la UE.

Estos factores –conforme la resolución del TC- son los que han hecho que el legislador opte por un sistema de socialización de daños derivados de accidentes de tránsito, entendido en dos sentidos: que el costo de los daños se reparte entre todos los conductores por el seguro; y que se puede establecer un sistema de indemnizatorio que establezca topes a las indemnizaciones, es decir baremos que cubran todos los daños. Ahora bien –normalmente- la socialización parte de que los daños sean cubiertos por la sociedad en su conjunto. Pero esta socialización sólo tiene sentido cuando el sistema de responsabilidad no se basa en la culpa del conductor; por ende, si el conductor es culpable del accidente, no tiene sentido que la víctima cargue con una parte de los daños y se rescita el sistema de reparación integral del daño([83]), por lo que declaró la inconstitucionalidad de la tabla V, B), referida a la baremación del lucro cesante en los supuestos de lesiones temporales.([84])

En el sistema Francés, los jueces utilizan los datos estadísticos, pero el baremo no es vinculante y la Corte de Casación ha establecido que las indemnizaciones son tan solo un punto de partida para ajustarlas a la situación personal, individual y concreta de la víctima.([85])

Nuestro seguro automotor obligatorio ha sido considerado como nacido inconstitucional, según lo sostiene autorizada doctrina (Stiglitz)([86]), pero aun no hemos tomado conocimiento de pronunciamiento judiciales que hayan decretado su inconstitucionalidad. No obstante ello compartimos la opinión de que tal como ha sido implementado padece de una insustancialidad absoluta (Stiglitz), como que la norma que lo contempla es escueta y poco clara (Barbato).( [87])

## VIII- CONCLUSIONES

Seguramente no se disminuirá la cantidad de muertos y lesionados con la sola discusión sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito([88]), pero creemos que no debe resultar indiferente pensar sobre el mejoramiento de su implementación y difundir los derechos que poseen las víctimas de los accidentes de tránsito.

Si bien a las víctimas de los accidentes de tránsito se las ha tratado de proteger, a fin de que logren el resarcimiento del daño sufrido, a través de los distintos sistemas de responsabilidad referidos y del establecimiento del seguro obligatorio, aún no podemos de afirmar que en Argentina se ha obtenido un resultado satisfactorio.

De la necesidad de acreditar por parte de la víctima quien era el sujeto causante de daño para poder obtener una condena resarcitoria, solo se evolucionó –con muy poca difusión([89])- a la “obligación legal autónoma”, en la que no importar establecer quien es el responsable sino a quien se resarce el daño (la víctima), convirtiéndose esta obligación en una garantía, donde el patrimonio de una entidad “presuntamente” solvente (la aseguradora), debe responder por gastos de sanatorio y velatorio soportados por las víctimas hasta un límite predeterminado (\$1.000). Por lo tanto estamos lejos de lograr los fines del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, que es el de resarcir en todos los casos los daños causados a las víctimas.

Vemos que –a diferencia de lo que ocurre en Argentina- en la mayoría países donde se ha implementado el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se ha previsto en la ley la acción directa contra la aseguradora para lograr la indemnización por los daños personales (muertes o lesiones), sanciones para lograr el pago oportuno de la indemnización correspondiente, como se han creado fondos de garantía para lograr la reparación cuando es imposible identificar al autor del daño, o cuando este es insolvente, o cuando la seguridad social no es suficiente. Y, lo que también es importante, el pago de la indemnización a cargo de la aseguradora es “inmediato”, sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, lo que lo distingue sustancialmente de los seguros de responsabilidad civil (Perú), o no cabe litigio alguno, dado que en caso de discrepancia en el monto de los daños, habitualmente es dirimido por comisiones técnicas (por ejemplo, colegios profesionales) o arbitraje (mayoría de los Estados en U.S.A.).

Pero a través de este breve análisis de los pasos seguidos en países que

tienen gran experiencia y desarrollo en la institución de la responsabilidad civil y del seguro obligatorio, creemos que la posible “sustancial reforma al régimen de seguro automotor obligatorio”([90]) puede ser oportunidad para cambiar este estado de cosas y lograr

el fin último y necesario de resarcir los daños de las víctimas, independientemente de tener que establecer quien fue el responsable.

Sería importante que todos los sectores involucrados se decidieran a implementar un seguro obligatorio de accidentes de tránsito, después de casi un siglo de su existencia([91]), teniendo en cuenta los precedentes citados y sin eliminar la acción de responsabilidad civil tradicional vigente, para que la víctima -que no encontró cubiertos la totalidad de los perjuicios sufridos a través del seguro obligatorio- pueda lograr, en su caso, la reparación integral del daño sufrido.

Y si alguna de las miles de víctimas de accidentes de tránsito logra, a consecuencia de este breve análisis, percibir la indemnización que por la “obligación legal autónoma” le corresponde, aun cuando haya sido culpable en la producción del accidente, como que no se condene a las aseguradoras a abonar sumas superiores a lo que legalmente corresponde, creemos haber justificado nuestro esfuerzo.

[1] Juez a cargo del Cuarto Juzgado Civil, Comercial y Minería de la Provincia de San Juan

[2] Cfr. Manuel Broseta Pont, citado por De Trazegnies, Fernando en “La Responsabilidad Extracontractual”, Biblioteca para Leer el Código Civil – Volumen IV, Fondo Editorial PUCP, Lima, 1995, Tomo II, Pág. 166.

[3] Cfr. Roberto H. Brebbia, “Problemática jurídica de los automotores”, ed. Astrea, Bs. As. 1982.

[4] Cfr. <http://www.luchemos.org.ar/espa/emundo.htm>

[5] Informe de la Policía de San Juan de fecha 21/10/03.

[6] Ver informe publicado en el diario Clarín.com en fecha 14/01/04 y editorial de Diario de Cuyo de fecha 15/01/04.

[7] Según relevamiento de una fundación de víctimas de accidentes de tránsito publicado en Clarin.com el Jueves 13/11/2003.

[8] En Argentina los accidentes de tránsito son la primer causa de muerte en menores de 35 años, y la tercera sobre la totalidad de los argentinos y según informe del Instituto de Seguridad Vial (ISEV), existe más de un 40% del parque automotor que no posee ningún tipo de seguro.

[9] En la Editorial publicada en la revista de la Fundación MAPFRE “Mapfre Seguridad”, N\*89, Primer Trimestre 2003, Miguel M. Muñoz M. señala que: “Lamentablemente, desde el punto de vista del ciudadano, la sensibilización existente es aún escasa y, por le momento, con pocos visos de mejorar. Cuando remitimos a estudios sociológicos con el fin de medir el grado de sensibilización hacia cierto tipo de acontecimientos sociales, nos sorprende, tristemente, que las consecuencias de los accidentes de tráfico no representan un hecho preocupante para la gran mayoría de la población, no sólo en España sino también en varios países”.

[10] Messina, Graciela; “La responsabilidad civil en la era tecnológica, tendencias y prospectiva”, Abeledo Perrot, 2ª ed. actualizada, 1997, Cap.XI : “Funciones del Derecho de Daños”, p.205 y sptes.

[11] Tunc, Andre; “La responsabilité civile”, Paris, 1981, p. 80, n° 95: "Une reponse globale au probleme des accidents".

[12] Veremos al desarrollar el seguro obligatorio en Argentina que por lo menos en dos Provincias –San Juan y Mendoza, según hemos podido constatar-, con unos veinte (20) años de anticipación, se trató de implementar un sistema muy similar al de Nueva Zelanda, pero sin el posible éxito y difusión que ha tenido el de ese país.

[13] El Dr. Jorge Mosset Iturraspe, en su artículo “Introducción a la Responsabilidad Civil”, en “Responsabilidad Civil” N\* 9, Ed. Hammurabi, 2ª reimpresión, Bs. As. mayo 1997, págs. 34/35 alude a la “moderna legislación de Nueva Zelanda”, donde se declina la responsabilidad individual y avanza la social, con las siguientes características: a) un fondo cubre a todos los trabajadores contra todo tipo de daños corporales por accidentes y las enfermedades profesionales; b) Un segundo fondo atiende a las víctimas de los accidentes causados por la utilización de un vehículo en el país; y c) Un tercer fondo, financiado por el Estado, cubre a todas las víctimas de accidentes ocurridos en Nueva Zelanda y que no estuvieran atendidos por los dos fondos anteriores, incluido los extranjeros visitantes.

[14] Cfr. <http://civil.udg.es/cordoba/com/Moreno2.htm>

[15] Idem nota anterior

[16] Ver conferencia dada el 10 de febrero de 1955 por Albert A. Ehrenzweib, en URL: <http://www.bma.org.mx/publicaciones/elforo/1995/enero-marzo/automóvil.htm>

[17] Al respecto ver el artículo de Gabriel Stiglitz-Carlos A. Echevesti, “Las Acciones por Daños y Perjuicios” en la obra RESPONSABILIDAD CIVIL, N\*9, ed. Hammurabi, 2ª reimpresión, Bs. As. mayo de 1997, pág. 544; y el de Carlos A Ghersi, “Los Accidentes de Automotores”, en la misma obra citad, pág. 504.

[18] Ej. Inglaterra, Bélgica, Túnez, etc.

[19] Ej. Colombia, Bolivia, Brasil, Perú y Chile.

[20] Al respecto ver nuestro artículo en Revista “La Voz del Foro”, Año II, N\*8, Abril 2003

[21] Ver al respecto el artículo del Dr. Carlos Alberto Hubert en <http://www.mecom.gov.ar/sssf/legseg.htm>.

[22] La intención de las leyes no-fault es eliminar las demandas y pleitos de responsabilidad de lesión en accidentes pequeños, buscando el pronto pago de las cuentas médicas y de salarios perdidos sin ninguna discusión sobre quien causó el accidente, pero proporcionando una cobertura muy limitada.

[23] Cfr. De Trazegnies, Fernando, obra citada en nota 1, Pág. 181 a 184

[24] Ver artículo citado en nota 7.

[25] Cfr. Carlos Gregorio; “Incentivos para la Resolución Extrajudicial de Disputas”, Conferencia Regional del Bco. Mundial “Nuevos Enfoques para Conocer la Demanda Justicia”, México, mayo 10-12, 2001.

[26] Cfr. Reporte Nacional de Kincaid-Garth al IX Congreso Internacional de Derecho Procesal.

[27] Cfr.

[http://www.indecopi.gob.pe/transparencia/informesyconsultas/2002/infNaturalezaSoat\\_072.PDF](http://www.indecopi.gob.pe/transparencia/informesyconsultas/2002/infNaturalezaSoat_072.PDF).

[28] Las indemnizaciones previstas en el Decreto Supremo N\*049-2000-MTC, se pagarán al beneficiario, dentro del plazo de los diez días siguientes a la presentación de los antecedentes que se indican en el art. 33°

[29] Ver [http://www.lapositiva.com.pe/soat\\_pf.htm](http://www.lapositiva.com.pe/soat_pf.htm).

[30] El Decreto Supremo N\*049-2000-MTC, en el art. 35°, prevé que los pagos por indemnización por lesiones se efectuarán directamente a la víctima, en caso de imposibilidad de ésta, a quien la represente, y que el pago de los gastos de hospitalización y atención médica, quirúrgica o farmacéutica también se podrá hacer en forma directa a los centros médicos de salud públicos o privados, que acrediten haber prestado a la víctima el correspondiente servicio.

[31] Informe dado por la Presidencia del Indecopi a la Comisión de Defensa del Consumidor y Organismos Reguladores de los Servicios Públicos del Congreso de la República del Perú, contenido en la página citada en la nota precedente.

[32] Cfr. <http://www.previsora.gov.co/gestione09.htm>

[33] Cfr. Superintendencia Bancaria, División Jurídica de la Delegatura para Seguros y Capitalización.

[34] Ver [http://www.svs.cl/sitio/html/merc\\_seguros/educación/soap.doc](http://www.svs.cl/sitio/html/merc_seguros/educación/soap.doc)

[35] Ver [Http://www.copaprose.com/e-revista/Pagina.asp?catid=6](http://www.copaprose.com/e-revista/Pagina.asp?catid=6)

[36] Cfr. <http://www.ababolivia.org/boletin33.asp>

[37] Idem. nota 28.

[38] Cfr. Superintendencia de Pensiones, Valores, y Seguros, boletín de estadísticas mensual N° 172 de Diciembre 2002, en el artículo “El SOAT y sus tropiezos”, citado en Pág. Web de nota 17.

[39] Cfr. <http://www.ababolivia.org/boletin33.asp>

[40] Cfr. <http://civil.udg.es/cordoba/com/Moreno2.htm>

[41] Idem nota anterior

[42] Al respecto ver la Explicación de Ponencia en: <http://www.ofesauto.com/cuartadirectiva/Espanol/ExplicacionPonencia.htm>

[43] Idem. nota anterior.

[44] Ver en <http://www.upf.es/dret/civil/lloveras/dc4/t7.doc>

[45] Se informa que en España en el año 2001 ocurrieron 100.000 accidentes de tránsito, y que de éstos se derivan 5.517 muertos, 35.000 heridos graves y 149.599 heridos

[46] Ver artículo citado en nota 28.

[47] Ver <http://www.ijjusticia.edu.ar/docs/Res18mar98.htm>

[48] Idem nota 28.

[49] Ver <http://civil.udg.es/cordoba/com/Moreno2.htm>

[50] Cfr. Carlos Gregorio; “Incentivos para la Resolución Extrajudicial de Disputas”, Conferencia Regional del Bco. Mundial “Nuevos Enfoques para Conocer la Demanda Justicia”, México, mayo 10-12, 2001.

[51] Ver <http://www.derecho-comercial-catedra-piaggi.org/Seguros/Sanchez.htm>

[52] Ver <http://www.tfemploy.go.jp/htdocs/espa/zai/advice/ssyukan5.html>

[53] Cfr. Enciclopedia Jurídica Omeba, T\* XXV, pág. 324.

[54] Decreto-Ley promulgado el 30/08/1967 y publicado en el B.O. el 06/09/1967.

[55] Ver al respecto la obra de Ruben y Gabriel Stiglitz, “SEGURO AUTOMOTOR OBLIGATORIO”, ed. Abeledo Perrot, Bs. As., pág. 16.

[56] Ley sancionada el día 13 de Julio de 1948, en la que se establecía que a partir del 01/01/1949 el Seguro de Accidentes de Tránsito para todas las personas que circulen dentro del territorio provincial, por el cual se indemnizaban los daños que se producían por muerte (además de los gastos de entierro), por incapacidad absoluta y permanente de trabajo, por incapacidad parcial y permanente, y por incapacidad temporal (art. 3º). Para atender las indemnizaciones y beneficios que acordaba la ley, se cobraba un recargo adicional a la patente, fijado por el Poder Ejecutivo (art. 5º). Fue reglamentada por el Decreto Provincial N°4765-OP-48, que en su art. 1º establecía que “Todas las personas que circulen de cualquier manera dentro del Territorio de la Provincia, quedan asegurados contra los accidentes de tránsito y podrán acogerse a los beneficios de la Ley N° 1271, en caso de resultar víctimas de los mismos”.

[57] Ley sancionada el 21 de Abril de 1953, vigente con modificaciones según texto ordenado publicado en <http://www.tramite.mendoza.gov.ar/leyes2.php3?ley=2162>. Mediante esta Ley se crea el Instituto Provincial del Seguro Social, que cubre los riesgos de carácter obligatorio como los accidentes de trabajo y tránsito y transporte. El Seguro Obligatorio de Automotores comprenderá la responsabilidad civil por accidentes contra personas desde un mínimo hasta máximo anual, en la forma y condiciones que determine la reglamentación (art.16º). Para cubrir las erogaciones que demanda el pago del seguro contra accidentes de tránsito, todos los propietarios de vehículos patentados o a patentarse y el Estado, pagarán, al hacer efectiva la respectiva patente, la prima que establezca el directorio (art. 23º).

[58] Ley sancionada el 23 de Diciembre de 1994 y publicada en el B.O. el 10/02/1995.

[59] Cfr. <http://www.paginaswebdelseguro.com.ar/Supervisoras%20latinoamericanas.htm>, en donde se indica que Argentina posee 4 Superintendencias y 2 Institutos Nacionales, en áreas de distintos Ministerios y aún dependiendo de la Presidencia de la Nación (INACyM). Además, las distintas normas establecen control promiscuo (SSN con SAFJP; SSN con SRT; SSN con INAC y M)

[60] Cfr. Ruben y Gabriel Stiglitz, en obra cit. en nota 51, pág. 16., quienes señalan que no se tomó en consideración ningún precedente legislativo nacional ni extranjero, como que se hizo abstracción de la doctrina y jurisprudencia en temas claves.

[61] Así se expresa en la parte de “Visto” de la Res. Gral. N° 21998

[62] La Resolución General N° 21.999 es dictada el 29/12/92 y firmada por el actual Jefe de Gabinete Dr. Alberto A. Fernández (años 2003/ 2004).

[63] Esta Resolución General entró en vigencia el 1 de Febrero de 1993 (art. 3º, Res. N° 21.999).

[64] Las características del seguro obligatorio –según Res. Gral. 21999- son: a) cubrir la

responsabilidad en que se incurre por el vehículo automotor objeto del seguro, por los daños y con los límites que se indican (muerte o incapacidad total y permanente \$30.000; incapacidad parcial y permanente, por la suma que resulte de aplicar el porcentaje de incapacidad padecida sobre el monto previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente; Gastos de Sanatorio por \$1.000; y por Gastos de Sepelio la suma de \$1.000); b) Prever un límite por acontecimiento igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total o permanente; c) Prever que los gastos de sanatorio y de sepelio cuyo pago este fehacientemente acreditado, serán abonados por la aseguradora al tercero damnificado, a sus derechohabientes o al acreedor dentro del plazo máximo de tres días contados a partir de la acreditación del derecho al reclamo respectivo, al que no podrá oponerse ninguna defensa sustentada en la falta de responsabilidad del asegurado respecto del daño....

[65] La Circular 3809/98 esta publicada en <http://www.mercadoasegurador.com/buscar.php?cons=A>.

[66] Ver en [http://ssngov.ar/orientacionalasegurado/guias/autos/ga\\_indice.htm](http://ssngov.ar/orientacionalasegurado/guias/autos/ga_indice.htm).

[67] Sería importante su implementación legislativa, para poder reclamar directamente a las aseguradoras la indemnización por daños personales en casos de muerte o lesiones, tal como se ha implementado v. gr. en la Unión Europea o en Perú

[68] Ver a Gabriel Stiglitz-Carlos A. Echevesti en artículo citado en nota 51, pág. 543

[69] Tal posición es sostenida por Jorge Mosset Iturraspe y Horacio D. Rosatti, en su obra “DERECHO DE TRANSITO – Ley 24.449”, ed. Rubinzal-Culzoni, pág. 278.

[70] Esta tesis la habíamos sostenido en 1997 al publicarse nuestro artículo: “Medidas Autosatisfactiva en el Derecho del Seguro”, en la obra MEDIDAS AUTOSATISFACTIVAS, de JORGE PEYRANO –director-, ed. Rubinzal-Culzoni, pág. 503 y sig.

[71] Ver obra de Rubén y Gabriel Stiglitz, citada en nota 51, pág. 60, quienes indican: “...La autonomía de la obligación está referida a la Ley de Seguros. Queremos decir que el citado deber surge de un texto normativo distinto en su concepción a la ley 17.418. Al reconocer a favor de los damnificados un derecho propio sobre la indemnización, ejercitable directamente contra el asegurador, se aparta de la naturaleza y esencia del seguro contra la responsabilidad civil....”

[72] Ver artículo del Dr. Osvaldo D. Ontiveros en LA VOZ DEL FORO, Año II, N°9, Mayo 2003.

[73] Ver Fallo de los Dres. Gallo Cainzo-Ibañez, en la causa “Cabrera, Antonio Javier c/ Mutual Rivadavia de Seguros del Tránsito Público de Pasajeros s/ Amparo”, sentencia N° 187, Sala 3, del 21/05/01, publicado en LEX DOCTOR.

[74] Con anterioridad nos hemos manifestado la opinión de que en los casos de reclamos de los gastos de sanatorio y velatorio, como obligación legal autónoma, deben aplicarse los principio

del seguro de accidentes corporales con reparación automática, para obtener así una compensación inmediata. Ver al respecto nuestro artículo “El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito”, en REVISTA DE DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA DE SANTA FE, de Jorge W. Peyrano –Director-, Editorial Jurídica Panamericana, N°52, Junio de 2003, pág. 37.

[75] Ver fallo del Juzgado Civ. Com. y Minería de Gral Roca, N°5, del 17/12/98, en la causa “Erdozain, Carlos R. v. Orellana, Marcelo F. y Otro”, publicado en Jurisprudencia Argentina, Bs. As., Setiembre 22 de 1999, N° 6160, pág. 84, con nota de Carlos A. Ghersi.

[76] Ver artículo citado en nota 72

[77] Ver fallo citado en nota 73.

[78] No nos parece razonable que para el reclamo de la indemnización establecida en la “Obligación Legal Autónoma”, se tramite un proceso judicial que -en promedio- tarde en primera instancia dos años, tal como ocurre en los casos de accidentes de tránsito.(lo que tampoco resultaría ser un plazo razonable para lograr una indemnización por los daños sufridos a consecuencia de un accidente de tránsito)

[79] En tal sentido coincidimos con los Dres. Rubén y Gabriel Stiglitz, quienes en la obra citada en nota 51, pag. 19, sostienen que “...el sistema debe contener disposiciones que, respondiendo a directivas u orientaciones procesales, suministre resultados útiles y efectivos y contribuyan a que las causas sea más ágiles y económicas...Por ello, una seria regulación del seguro automotor obligatorio, debe contener mínimamente, las siguientes directivas: a- Procurar la mayor economía procesal de gastos y esfuerzos, lo que importa el intento de eliminar del proceso su irrazonable prolongación, pues la tutela de un derecho comprometido, alcanzado tardíamente, deviene en inoperante...”

[80] Ver artículo del Dr. Ontiveros, citado en nota 72.

[81] Cfr. Ruben y Gabriel Stiglitz, obra citada en nota 51, pág. 61

[82] Cfr. Dr. Carlos Alberto Hubert en <http://www.mecom.gov.ar/sss/legseg.htm>

[83] Ver las críticas al fallo en <http://www.upf.es/dret/civil/lloveras/dc4/t7.doc>

[84] Fallo del STC 181/2000 del 29/07/2000.

[85] Ver en <http://civil.udg.es/cordoba/pon/martin.htm>

[86] Ver obra de Ruben y Gabriel Stiglitz, citada en nota 51, Capítulo I, pág. 16

[87] Cfr. Barbato, Nicolás H., “El seguro obligatorio de automotores establecido por el artículo 68 de la ley 24.449”, en L.L., T\* 1995-C, Sec. Doctrina.

[88] Ello se logrará con la educación y el respeto de las normas que rigen el tránsito. Se debe implementar, de una vez por todas, una política de prevención como cuestión de Estado. Y estamos convencidos de que resultaría beneficioso incorporar la educación vial en las escuelas.

[89] Resulta importante recordar que en Bolivia, por ley, se estableció que las aseguradoras deben realizar campañas de información que eduquen a la población sobre el SOAT (arts. 41 y 42)

[90] Ver al respecto la “Página del Seguro”, en el Diario Ambito Financiero, edición del día miércoles 12 de noviembre de 2003, donde -según lo que podemos advertir- sólo se habla de fijar nuevos límites y dividir las indemnizaciones en daños corporales a personas no transportadas, daños materiales a cosas de terceros y daños corporales a personas transportadas. Ello con el fin de ir aproximándose gradualmente a la elaboración de un baremo o al menos un ordemanamiento de indemnizaciones que alcance a toda la Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito.

[91] Ya en 1919 se realizaron propuestas en Massachusetts para que a todos los conductores se les exigiera por ley que contrataran un seguro contra terceros. En 1925, se presentaron proyectos de ley sobre seguro obligatorio en la mitad de las legislaturas de los estados de la nación. Massachusetts sancionó una ley de seguro de responsabilidad civil obligatorio por lesiones a personas, que entró en vigencia en 1927. En el siglo pasado, en la década de los años veinte, se instauró en Europa el seguro de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, y lo encontramos legislado en Finlandia (1925), Noruega (1926) y Dinamarca (1927).