

**DERECHO DE SEGUROS**  
**EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL – FUNDAMENTOS – FUNCIÓN –**  
**CARACTERÍSTICAS GENERALES – ACTIVIDADES CUBIERTAS - SEGURO**  
**OBLIGATORIO DEL AUTOMOTOR – SITUACIONES INCLUIDAS Y**  
**EXCLUIDAS DE LA COBERTURA – FONDO DE GARANTÍA - LA REALIDAD**  
**LATINOAMERICANA<sup>1</sup>**

**EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL – FUNDAMENTOS – FUNCIÓN**

Según los principios generales del derecho, toda persona responde civilmente ante terceros por los daños que causare en su persona o en sus bienes, por culpa o imprudencia, propias o de quienes se encuentren bajo su dependencia, o por el daño causado por las cosas riesgosas o viciosas que tiene a su cuidado o por la actividad peligrosa que desarrolle.

Además, el mundo fue evolucionando y pasando paulatinamente de una etapa **AGRÍCOLA-GANADERA o MANUFACTURERA** donde las actividades eran manuales y en consecuencia los daños eran causados por la mano del hombre o por animales que manejaba el hombre, es por ello que el único responsable de esos daños era el hombre ya sea a título de dolo o de culpa (ambos factores de atribución subjetivos porque tienen en cuenta la voluntad del hombre-autor del daño) a una etapa **INDUSTRIAL O TECNOLÓGICA**, como consecuencia de la revolución industrial y la irrupción del maquinismo y la era tecnológica, en donde en cierta medida podemos decir que la mano del hombre es reemplazada por la máquina, y es allí precisamente donde comienzan a ocasionarse los grandes daños por la intervención de cosas riesgosas o viciosas, y aparecen los factores de atribución objetivos donde se prescinde de la voluntad del hombre-autor del daño, siendo uno de los más conocidos el riesgo, es decir, la contingencia o proximidad de un daño, en sus dos vertientes: el riesgo creado (todo el que

---

<sup>1</sup> Por el Dr. Martín Diego Pirota. Abogado Especialista en Derecho de Daños (Universidad de Belgrano – Argentina y Universidad de Salamanca – España). Web site del autor: [www.martindiegopirota.com.ar](http://www.martindiegopirota.com.ar) - Texto de la disertación brindada en el I Foro Internacional de Tránsito y Transporte Terrestre realizado en la Corte Superior de Justicia de Guayaquil (Guayaquil – Ecuador / 16 y 17-09-05).

introduce una cosa riesgosa en la sociedad debe responder cuando cause daños a terceros) y el riesgo provecho (todo el que obtiene un beneficio o lucro por una cosa está obligado a reparar los daños causados a terceras personas).

Es por ello que se instituye el seguro de responsabilidad civil, a los fines de acompañar y cubrir adecuadamente los a veces inevitables riesgos del desarrollo humano, permitiéndole a un sujeto trasladar las consecuencias dañosas de un evento económicamente desfavorable a otro que es el asegurador, a cambio del pago de un precio (que se llama prima en el derecho de seguros). Lo dicho se traduce en la práctica en la celebración del contrato de seguro.

Entonces mediante el seguro de responsabilidad civil se cubren todos los daños que una persona (llamada asegurado) ocasiona a terceros.

A su vez, la empresa de seguros para operar en el mercado debe estar previamente autorizada por la autoridad competente (en mi país se llama Superintendencia de Seguros de la Nación y tiene la competencia exclusiva y excluyente en materia de seguros ya que controla el nacimiento, vida y extinción de las aseguradoras y reaseguradoras), ya que debe cumplir con los necesarios requisitos de solvencia económica y financiera. Es decir, tiene que reunir un capital mínimo para comenzar la actividad aseguradora, y luego formar un fondo de primas que le va a servir para pagar los siniestros ocurridos, estando obligado por ley cuando recibe un reclamo por parte del tercero damnificado, a constituir una reserva o ahorro técnico (que es un porcentaje del monto indemnizatorio demandado) por cada reclamo que recibe. También toda empresa aseguradora puede trasladar el riesgo y asegurarse en una compañía de reaseguros o bien a través de un coseguro con otra compañía de seguros.

**Hay tres variables que una compañía de seguros debe tener en cuenta y mantener en equilibrio: \* capital mínimo según el ramo a operar; \* producción (emisión de póliza) y \* control de la siniestralidad.**

Se origina en el comercio marítimo, para cubrir el resarcimiento de daños y perjuicios resultantes del abordaje o colisión de buques, pasando luego al transporte terrestre, extendiéndose después a otros tipos de responsabilidades.

El seguro de responsabilidad civil es hoy el más usual dentro de los seguros de daños patrimoniales y representa grandes ganancias para las compañías aseguradoras. A su vez, dentro de las coberturas de responsabilidad civil la más importante es el seguro obligatorio del automotor –que comprende todo vehículo autopropulsado, es decir, automóviles, camiones, acoplados, colectivos, motocicletas- **(previsto en el art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 de Argentina y art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador (Ley Nº 1002/1996), por lo que todo lo que digamos del seguro de responsabilidad civil en general es directamente aplicable al régimen del seguro obligatorio del automotor.**

Ahora bien, en qué consiste el seguro del cual hablamos: **consiste en que el asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado, por cuanto deba a un tercero, en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido, a cambio del pago de una prima que debe pagar el asegurado al asegurador.**

Atento a ello, podemos decir que el seguro de responsabilidad civil cumple una función económica (mantener indemne, es decir, sin daño, el patrimonio del asegurado) y también una función social, que en ciertas ramas (por ej. automotores), ha llevado a convertirlo en obligatorio, a los fines de que todas las víctimas eventuales de la circulación vehicular obtengan una reparación, como derivación del principio de socialización del daño que va a ser abonado a la víctima por esa comunidad de primas que pagan todos los asegurados.

**Algunos autores, creemos exageradamente, consideran que esta protección económica del seguro genera en el sujeto asegurado una actitud psicológica contraproducente, pues despierta un sentimiento de impunidad que desemboca en la siniestralidad vial. No obstante, esto es contrarrestado en las leyes de seguros con el instituto del dolo o culpa grave del asegurado como causales de exclusión de cobertura por parte del asegurador que analizaremos más adelante.**

Así debemos decir que el parque automotor ha aumentado, y en consecuencia el índice de motorización social se incrementó; además los vehículos son cada vez más veloces, y todo ello hace que la conducción vehicular se convierta en una actividad riesgosa potencialmente generadora de daños. Como dice el prestigioso jurista argentino Ricardo Lorenzetti, parece que el automóvil de ser un bien para satisfacer las necesidades del hombre, no en pocas circunstancias se transforma en un mal por las consecuencias fatales y desastrosas de su utilización irresponsable.

### **ACTIVIDADES CUBIERTAS**

La cobertura de responsabilidad civil la podemos aplicar a las siguientes actividades (en algunos casos es obligatoria la contratación del seguro y en otro facultativo):

- Automotores
- Riesgos derivados de la mala praxis en el ejercicio profesional (lo que se conoce como responsabilidad civil profesional, siendo la más usada la cobertura de mala praxis médica –que en Argentina es obligatoria para los médicos que trabajan en Hospitales Públicos-, aunque se ha ido ampliando a las demás actividades profesionales)
- Por los daños ocasionados por administradores y representantes de sociedades comerciales
- Responsabilidad por productos elaborados
- Responsabilidad por contaminación ambiental (lo que se conoce como daño ambiental), ya sea del aire, de las aguas o los perjuicios ocasionados por el ruido (en Argentina la Ley General del Ambiente obliga a las empresas que operan con residuos tóxicos o contaminantes a contratar un seguro de responsabilidad civil que cubra los posibles daños ambientales)
- Transporte terrestre
- Seguro marítimo, aeronáutico y espacial
- Por daños ocasionados mediante el comercio electrónico

- Por daños ocasionados por titulares de concesión de servicios públicos
- Por los daños ocasionados por los funcionarios del Estado en el ejercicio de sus funciones
- Responsabilidades por espectáculos deportivos (a propósito en Argentina existe una ley que obliga al organizador de un espectáculo deportivo a la contratación de un seguro de responsabilidad civil que cubra los eventuales daños que puedan sufrir los espectadores dentro del estadio y al momento de desarrollo de la competencia).

En definitiva verán Uds. que se puede asegurar cualquier actividad lícita que represente riesgos para terceros.

### **CARACTERÍSTICAS GENERALES**

Ahora analizaremos paso a paso la definición que dimos del seguro de responsabilidad civil:

- a) **mantener indemne al asegurado**: esta es la obligación principal que tiene el asegurador y comprende: \* el pago de la indemnización debida al tercero damnificado; \* el pago de los gastos y costas judiciales y extrajudiciales devengados para resistir la pretensión del tercero (acá están incluidos los honorarios de peritos y abogados y cualquier impuesto de sellos o tasa de justicia que deba abonarse); \* el pago de las costas de la defensa en el proceso penal cuando el asegurador la asuma. Al asegurador a veces le interesa asumir la defensa técnica del asegurado en el proceso penal por el alto valor probatorio que tiene dicho proceso respecto del juicio civil de daños, en virtud del principio de inmediatez con el hecho, y al introducirse en el proceso penal puede por ejemplo en el caso de un accidente solicitar la realización de una pericia accidentológica de parte con peritos aportados por la propia aseguradora para contrarrestar la pericia oficial que le es desfavorable. **(Debemos decir que el asegurador está obligado a asumir con sus propios abogados y a su costo la defensa en juicio civil del asegurado, esto es lo que se denomina como facultad de**

**dirección del proceso del asegurador**, pero no está obligado a asumir la defensa penal del asegurado. Ahora bien, si el asegurado no obstante, decide hacerse defender por un abogado de su confianza, entonces el asegurador no debe pagar los honorarios de dicho abogado, que deben ser abonados por el asegurado. Lo que ocurre es que el asegurador es una parte más en el juicio civil y puede oponer al tercero las mismas defensas que opone el asegurado, **siempre que sean nacidas con anterioridad a la ocurrencia del siniestro**. Además, la sentencia que se dicte hará cosa juzgada y será ejecutable contra el asegurador en la medida del seguro, es por ello, que a la compañía de seguros le interesa mucho asumir la defensa del asegurado en el juicio civil); \* el pago inmediato al tercero de los gastos de sanatorio o velatorio (**conf. art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 de Argentina**);

- b) **pago al tercero reclamante**: se llama tercero porque las partes sustanciales del contrato de seguro son el asegurador y el asegurado, siendo la víctima que reclama un tercero ajeno o extraño a dicho contrato. A su vez este tercero puede ser un conductor, peatón o pasajero transportado. Si bien muchas legislaciones (**por ej. Francia, España y Brasil –que establece en el art. 788 del nuevo Código Civil que entró en vigencia a partir del año 2003 y nos animamos a decir que es el único país en Latinoamérica que lo contempla**) prevén la acción directa del tercero damnificado en una acción judicial contra el asegurador del responsable, tanto en la ley argentina (**art. 118 de la Ley 17.418 de Seguros**) como ecuatoriana (**art. 659 del Código de Comercio -parte pertinente a la regulación del seguro-**) el tercero no tiene acción directa contra el asegurador del responsable, sino que debe demandar conjuntamente al asegurado y citar en garantía al asegurador (**por eso algunos dicen que se trata de una acción directa no autónoma**);

c) **responsabilidad prevista en el contrato de seguro**: esto se refiere a la extensión y límites de la cobertura asegurativa que debe brindar el asegurador. Es lo que se denomina riesgo cubierto. Generalmente una póliza (instrumento que se entrega al asegurado y que prueba la existencia del contrato de seguro) de responsabilidad civil automotor standard cubre la muerte, lesiones corporales y daños materiales ocasionadas a terceros por el uso del automotor por parte del asegurado o persona autorizada por él (como por ej. parientes o empleados). También queda cubierto el robo del vehículo asegurado y la muerte o lesiones de las personas que viajen con el asegurado en su automotor a consecuencia de un accidente. En cuanto a los límites de cobertura, es decir, cuál es la suma mínima y máxima a partir del cual responde el asegurador, en la Argentina, la suma máxima hasta donde abonará el asegurador usualmente es de \$ 3.000.000.- por acontecimiento (accidente) equivalente a U\$S 1.000.000.-, por lo que si el asegurado es condenado a pagar al tercero más de dicha suma, el excedente debe pagarlo de su bolsillo. Ahora bien, ocurre que en algunas pólizas de responsabilidad civil automotor (por ej. del transporte público de pasajeros), existe un monto mínimo llamado franquicia (o descubierto a cargo del asegurado), que debe ser soportado precisamente por el asegurado, es decir, si la **franquicia** es de \$ 40.000.- y el asegurado es condenado a abonar \$ 35.000.- al tercero, debe pagarlo de su bolsillo, lógicamente toda condena que exceda de la franquicia debe ser solventada por el asegurador. La franquicia está impuesta como una forma de estimular el interés de prevención del asegurado dirigido a implementar todos los cuidados y medidas de seguridad necesarias para evitar accidentes, y es una buena forma de hacerlo porque toca el bolsillo del asegurado. En definitiva, toda condena por debajo del monto mínimo y que excede del monto máximo asegurado debe ser solventada por el propio asegurado. **En el tema de la constitucionalidad y oponibilidad de la franquicia al tercero damnificado la jurisprudencia argentina mayoritaria se inclina por la afirmativa, toda vez que la aseguradora**

**responde “en la medida del seguro contratado”; mientras que un sector minoritario manifiesta que no, ya que si fuera oponible al tercero se desvirtúa la función social del seguro automotor obligatorio, que es precisamente evitar que la víctima quede sin indemnización<sup>2</sup>;**

Oportunamente el P.E.N. dictó el decreto N° 260/97 (ahora no está vigente), por el que se declaraba en estado de emergencia a la actividad aseguradora y a las empresas prestadoras del transporte público de pasajeros, estableciendo su vigencia durante 36 meses (prorrogándose luego su vigencia por un período más), durante los cuales los obligados al pago de indemnizaciones, podían acogerse al beneficio de pagarla en cuotas, con un plazo de gracia de 6 meses. Paralelamente prohibía embargar la indemnización.

Dicho decreto fue declarado inconstitucional en numerosos fallos, en virtud a que conculcaba el derecho a la reparación integral de la víctima conf. art. 1083 del C.C.

La CSJN en el caso “*Villarreal C/ Fernández*” (publicado en Sup. La Ley del 09-10-06, con nota de Domingo López Saavedra) estableció que la franquicia pactada en la póliza es oponible al tercero damnificado. Luego reiterado en el caso “*Cuello, Patricia Dorotea c/ Lucena, Pedro Antonio*” (sentencia del 07-08-07). Este es el criterio que sigue el STJ de Chaco en los autos: “*Costa, Oscar César S/ Homicidio culposo*” (sentencia del 15-11-04).

**CSJN, Argentina, 07-08-07, “Cuello, Patricia Dorotea c/ Lucena, Pedro Antonio”**

\* Donde se rescata el considerando 5 del voto de Lorenzetti que dice textualmente: “*Que el acceso a la reparación de los daños sufridos por la víctima en una accidente de tránsito es un principio constitucional que debe ser tutelado*”

---

<sup>2</sup> Así el STJ de Entre Ríos en los autos “*Miño, Rudecinda Lidia c. Transporte Urquiza S.R.L. y otro s. sumario*”, sentencia de agosto de 2005 (inédito), llegó a la conclusión de que la franquicia o deducible no es oponible al tercero damnificado en un accidente de tránsito causado por un vehículo de transporte público de pasajeros.



**(Tutela constitucional del derecho a la reparación integral del daño – art. 19 CN)**

*\* El instituto de la franquicia no es incompatible con este principio, sino que, por el contrario, beneficia a las víctimas al estar enfocado en la prevención*  
**(Franquicia beneficia a las víctimas al estar enfocado en la prevención)**

*\* Si una persona puede trasladar al seguro la totalidad de los daños que causa, no tendrá ningún incentivo para tomar precauciones tendientes a evitar el daño, en cambio, si una parte repercute sobre su patrimonio, la indemnización mantendrá un efecto disuasivo.*

*\* Interpretada conforme a sus consecuencias, la decisión de declarar la **inoponibilidad** de la franquicia no constituye un beneficio para las víctimas. Establecida una regla semejante, los aseguradores eliminarán la franquicia, elevarán los precios y difundirán sus costos, lo cual aumentará el volumen de sus negocios.*

*\* Si se incrementan los capitales asegurados y disminuyen los incentivos para la prevención porque el seguro se hace cargo de la totalidad de las indemnizaciones, se satisface el objetivo de la reparación pero disminuye drásticamente toda motivación para evitar los accidentes.*

*\* En el largo plazo, también habrá problemas para el aseguramiento y resultará afectado el objetivo de la reparación.*

*\* Las reglas de la **responsabilidad civil y del seguro** están asentadas sobre un delicado y complejo **equilibrio**, experimentado y cuya modificación exige un volumen de información apropiado, que, en el caso no está disponible. Este principio, aplicado al caso, no justifica la eliminación de la franquicia”.*

Como verán el voto hace un análisis macroeconómico y desde la técnica estadística de la probabilidad y de los grandes números que se utiliza en materia asegurativa. Recurre a la teoría del análisis económico del derecho (ecuación costo-beneficio).

También en otro fallo del año pasado de la CSJN que no recuerdo la cita el Máximo Tribunal estableció que una franquicia de \$ 200.000.- (creo que se trataba

de un seguro marítimo o aéreo) era elevada, excesiva y desnaturalizaba la finalidad del contrato, por lo que no podía ser oponible a la víctima.

Nos parece ahora que el voto de la mayoría en el fallo plenario de la CNCiv. *“Obarrio C/ Microómnibus Norte”*, sigue la línea argumental de la CSJN (en este fallo que no recordamos la cita), al concluir que: *“Sin perjuicio de lo expuesto precedentemente dejamos sentado que la respuesta por la negativa dada a la cuestión a resolver (no oponibilidad de la franquicia al damnificado), tiene en cuenta la exorbitante cuantía de la franquicia dispuesta por la autoridad de control para el seguro contra la responsabilidad civil del transporte público de pasajeros; no se cuestiona, fuera de ese alcance, el instituto jurídico de la franquicia que a priori o dogmáticamente se considera oponible al damnificado según los términos del art. 118 de la ley de seguros. Lo que está en juego, en el caso que analizamos, es la razonabilidad del descubierto previsto en las pólizas del sector asegurado que nos ocupa. Lo hacemos presente por elementales razones de certeza jurídica”*.

Del párrafo leído se pueden extraer las siguientes conclusiones: 1) no se cuestiona o declara inconstitucional el instituto de la franquicia; 2) se deja la puerta abierta para que la SSN reconsidere o reduzca el monto de la franquicia; 3) se está resolviendo una cuestión relacionada únicamente al sector del transporte público de pasajeros, no aplicable en principio al seguro de responsabilidad civil que ampara a los vehículos particulares.

NOS PARECE ACERTADA, PRUDENTE Y RAZONABLE LA CONCLUSIÓN DEL PLENARIO: en definitiva que el monto de la franquicia se reduzca para que pueda ser oponible al damnificado o de lo contrario que sea inoponible a la víctima y luego el asegurador evalúe en cada caso concreto la conveniencia de repetir contra su asegurado el monto del descubierto que hubiera tenido que abonar al tercero víctima del daño.

También el STJ de Entre Ríos, en sentencia del 17-08-05, *“Miño, Rudecinda Lidia C/ Transporte Urquiza S.R.L. y otro S/ Sumario”*, establece que la franquicia no es oponible al tercero damnificado.

- d) **hecho ocurrido en el plazo convenido**: es lo que se denomina siniestro (hecho imprevisto o incierto), es decir, el accidente de tránsito. Usualmente el seguro de responsabilidad civil automotor es anual;
- e) **pago de la prima que debe pagar el asegurado al asegurador**.

### **SEGURO OBLIGATORIO DEL AUTOMOTOR - SITUACIONES INCLUIDAS Y EXCLUIDAS DE LA COBERTURA**

Ahora bien, existen casos en los que la compañía aseguradora no está obligada a indemnizar al tercero damnificado, debido a que se encuentra acreditado que el siniestro (accidente de tránsito) fue causado con dolo o culpa grave del propio asegurado (**así lo establece el art. 114 de la Ley de Seguros Nº 17.418 de Argentina y el art. 617 del Código de Comercio de la República del Ecuador -parte pertinente a la regulación del seguro-, y podemos decir que la totalidad de las normativas latinoamericanas en la materia**).

Con respecto a los conceptos de dolo y culpa grave en materia de seguros, el primero no requiere mayor explicación ya que se da cuando el asegurado actúa con intención de provocar el siniestro (se asemeja mucho a la concepción del dolo eventual, es decir, cuando el asegurado se representa como probable el resultado dañoso (accidente) pero le es indiferente y actúa igualmente (**es decir, el autor quiere la acción e indirectamente también quiere el resultado**); mientras que en cuanto al segundo, no basta para excluir la cobertura la imputación de simples culpas o meras negligencias del asegurado, ya que éstas están amparadas por la cobertura del seguro, tiene que tratarse de una conducta extrema, grosera, gravísima, sumamente acentuada del asegurado, que constituya una infracción a la “debida diligencia” o a los “deberes objetivos de cuidado”, lindante con el dolo. **“Una manifiesta despreocupación en la que no hubiera incurrido el asegurado de no existir el seguro”**, es decir, que el asegurado provoca el siniestro en forma conciente a sabiendas de que está asegurado, pretendiendo de esa manera que el asegurador lo indemnice a él (por ejemplo caso de auto-robo

del vehículo) o bien al tercero damnificado (caso de accidente de tránsito con daños a bienes o integridad física de terceros).

Algunos autores entienden que el concepto de culpa grave de la ley de seguros se identifica con noción de “culpa con representación”, es decir, cuando el asegurado se representa el riesgo (posibilidad de ocurrencia del resultado dañoso) como más o menos probable, aunque sin quererlo, pero le es indiferente y actúa igualmente. En otras palabras, el asegurado lleva adelante la acción (sin intención, es decir, con negligencia, imprudencia o impericia), y sin querer causar el resultado (siniestro).

**EJEMPLO:** Y para distinguir ambos conceptos que mejor que analizarlos a través de un ejemplo, así si yo (asegurado) conduzco mi automóvil por una ciudad a 100 Km/h y veo un peatón que está cruzando la calle por lugar habilitado, pero confiando en mi pericia conductiva no disminuyo la velocidad creyendo que voy a poder evitar el impacto y lo atropello, acá sin duda tenemos una conducta dolosa con dolo eventual, porque yo me representé el resultado como probable, pero me fue indiferente y no depuse mi actitud. Ahora bien, en el mismo ejemplo habrá culpa grave (imprudencia) si yo lo veo al peatón cruzar la calzada pero me parece improbable que lo puedo atropellar cosa que finalmente sucede, pero si yo hubiera sabido que lo iba a atropellar hubiera depuesto enseguida mi actitud (en el caso disminuido la velocidad). EL TEMA PASA POR LA CONCIENCIA DE EVITACIÓN DEL RESULTADO. **(LA DIFERENCIA APUNTADA NO ES MENOR EN EL DERECHO PENAL YA QUE SABEN UDS. QUE LA PENA PARA LOS DELITOS DOLOSOS ES CONSIDERABLEMENTE MAYOR QUE PARA LOS CULPOSOS, CON LA IMPLICANCIA QUE ELLO TRAE APAREJADO SOBRE LA LIBERTAD DEL IMPUTADO).**

**CASOS DE CULPA GRAVE:** los tribunales argentinos han sentenciado que “en materia de seguro de automotores, configura culpa grave el conducir en estado de ebriedad **(En ECUADOR se establece una severa pena de Reclusión extraordinaria de 6 a 9 años y revocatoria definitiva de la licencia de**

**conducir vehículos motorizados para quien ocasionare un accidente conduciendo un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, o bajo la acción de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, del que resultaren muertas una o más personas, conf. art. 74 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre)**, así como también el circular a velocidad tan elevada que, al intentar pasar a otro rodado que lo precedía, en una curva, la fuerza centrífuga lo desplazó a la mano contraria, perdiendo el control y yendo a chocar de frente a otro vehículo que venía en sentido contrario”.

Sin embargo con respecto al tema de la velocidad excesiva, debe tenerse en cuenta que -como lo tiene dicho reiteradamente la jurisprudencia- para que sea considerada causa adecuada de un accidente debe haber sido determinante o contribuido en la producción del mismo generando la pérdida del dominio del automotor por parte del conductor (asegurado), ya que si no se verifica esto último, el sólo exceso de velocidad por sobre los límites legales impuestos para la vía de comunicación en cuestión –amén de constituir una falta administrativa-, no es suficiente para imputar responsabilidad al conductor en el accidente ocurrido. Este mismo razonamiento debe trasladarse al ámbito del seguro a los fines de determinar si la velocidad excesiva del conductor (asegurado) llega a configurar “culpa grave” y de esa forma excluir la cobertura.

También el exceso de ocupantes respecto de la capacidad del rodado (conf. art. 40 inc. g) de la Ley Nacional de Tránsito 24.449) puede llegar a excluir la cobertura por culpa grave, en virtud a que el vehículo no cuenta con la cantidad suficiente de cinturones de seguridad para todos y además, los ocupantes pueden provocar molestias al conductor al momento de la conducción vehicular.

**CASOS EN QUE NO SE DA LA CULPA GRAVE:** “Así por ejemplo, en el seguro de automotores, han dicho los jueces argentinos que no configura ‘culpa grave’ el haber cruzado el semáforo con luz roja, el conducir a velocidad superior a la permitida, o a velocidad que resulta imprudente, o excesiva; y tampoco el circular a 60 km/h., en una avenida, no aminorando en los cruces, y tomar por la

izquierda en lugar de la derecha, pues son infracciones corrientes, que no cabe calificar de graves (**SIEMPRE HABLANDO DENTRO DEL CAMPO DEL DERECHO DE SEGUROS YA QUE EN LAS LEYES DE TRÁNSITO SON CALIFICADAS COMO INFRACCIONES GRAVES**), ni el circular de contramano resulta por sí solo configurativo de culpa grave que libere al asegurador”, ni la imputación de alcoholemia sí, por su grado, no surge con evidencia que ella ha sido motivación total o parcial del accidente de tránsito en nivel de culpa grave.

Si bien dijimos que el dolo y la culpa grave del asegurado no están dentro de la cobertura de seguros, le está permitido al asegurador cubrir la culpa grave (lo puede prever en el mismo contrato de seguro o bien hacerlo en un determinado caso concreto o cuando razones comerciales así lo imponen, por ej. cuando se trata de un asegurado que es considerado un muy buen cliente porque tiene asegurado varios vehículos), pero lo que no puede hacer es cubrir el dolo, lógicamente por estar comprometido el orden público.

Así por ejemplo en España en el régimen de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor (Ley N° 30/95) –que fue impulsada por el sector asegurador-, se establece un sistema de responsabilidad civil con tablas o baremos vinculantes para el Juez pero con índices de corrección variables para casos concretos, y además, no se excluye la cobertura asegurativa cuando el siniestro es causado por culpa grave (no está incluido el dolo) del asegurado, dándole luego la posibilidad al asegurador de repetir contra el asegurado lo que abonó en concepto de indemnización al tercero damnificado. PARECE QUE HUBO UN CANJE DE FAVORES, YA QUE POR UN LADO SE ESTABLECIÓ UNA SUERTE DE INDEMNIZACIÓN TARIFADA O LIMITADA QUE ES LO QUE PEDIAN LOS ASEGURADORES ESPAÑOLES, PERO POR OTRO LADO, SE OBLIGÓ A ESTOS ÚLTIMOS A EXTENDER LA COBERTURA ASEGURATIVA TOMANDO A SU CARGO LA CULPA GRAVE DEL ASEGURADO. Este es el sistema al que tienden los países del primer mundo, que por alcanzar su población un cierto grado de maduración sociocultural, les permite incluir a la culpa grave del asegurado dentro de la cobertura que debe brindar el asegurador.

Pero no podemos decir que ocurra lo mismo con los países latinoamericanos, así por ejemplo el legislador argentino por razones de política y técnica legislativa **(y cuestiones que se detallan en la exposición de motivos de la citada ley como ser: las dificultades de probar el dolo, la deficiente organización policial en el interior del país, las dificultades prácticas de una intervención rápida del asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho, las reiteradas situaciones de fraude en el seguro que son los casos de armado o simulación de accidentes)** decidió excluir o declinar la cobertura asegurativa cuando el siniestro fue causado por dolo o culpa grave personal del asegurado.

A *priori* parece injusto que a la víctima, que es ajena al vínculo contractual entre asegurado y asegurador, le sean oponibles el dolo o culpa grave del asegurado, quedando liberado el asegurador **(con lo que parece que se desvirtúa la función social de la que hablamos)**, debiendo el tercero damnificado perseguir el cobro de su indemnización contra el asegurado **(que advertido que su compañía de seguros no le cubrirá el siniestro, rápidamente se insolventará para así evitar que ejecuten su patrimonio)**, pero debemos tener en cuenta que acá tenemos un régimen normativo específico (Ley de seguros) que así lo establece y que debe aplicarse primariamente, sin perjuicio de la aplicación supletoria y complementaria de los códigos (civil, comercial, penal, etc.) en las situaciones no reglamentadas por la ley de seguros.

**Por otra parte, lo que resulta contradictorio es que, si bien el dolo o la culpa grave del asegurado debe ser probada por el asegurador, en el juicio el tercero damnificado se empeñará en resaltar y acreditar la gravedad de la conducta del asegurado demandado, siendo que a la postre dicha actividad probatoria amén de beneficiarlo puede resultar perjudicial a sus intereses al haber contribuido a patentizar aún más la acción temeraria o imprudente desplegada por éste último en la producción del siniestro.**

Por nuestra parte pensamos que razones de justicia distributiva del daño reclaman una reforma legislativa en la cuestión analizada, para estar en sintonía con la moderna tendencia mundial en el derecho de seguros.

### **FONDO DE GARANTIA**

También el seguro obligatorio automotor debe complementarse con la implementación de un **fondo de garantía** que indemnice en forma supletoria o subsidiaria al tercero damnificado en los siguientes casos:

- reparar los daños causados por autor desconocido, o aunque conocido, sea insolvente, no se halle asegurado o lo esté en forma insuficiente (**a propósito comenta Tabasso que en el Reino Unido constituye una falta considerablemente más grave circular sin seguro que hacerlo sin licencia**);
- reparar los daños en aquellos supuestos en que el asegurador se encuentre en insolvencia patrimonial.

Este fondo está formado básicamente por una contribución que hacen todas las compañías de seguros autorizadas a comercializar seguros de responsabilidad civil (por ejemplo seguro automotor) y por un porcentaje del fondo de primas que pagan todos los asegurados. **Verán Uds. que se trata de un instituto que se halla asentado sobre la base de principios tales como la solidaridad y socialización del daño y justicia distributiva de las pérdidas.**

Debemos decir que el instituto del fondo de garantía funciona con éxito en los países del primer mundo, por ejemplo en Francia previsto por la ley del 5 de Julio de 1985 –vigente- (llamada “ley *Badinter*”) sobre accidentes de la circulación que estatuye los institutos del seguro obligatorio de automotores y el fondo de garantía, pero no ocurre lo mismo en Argentina ni tampoco creo en América Latina, donde no se encuentran reglamentados o en caso de estarlo no tienen aplicación práctica.



### **La responsabilidad objetiva. La limitación de la responsabilidad. Baremos.**

En España se estableció un nuevo supuesto<sup>3</sup> mediante la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos de Motor (Ley 30/1995) un sistema de valoración tasada de los daños personales, que si bien en un principio fue cuestionada por la jurisprudencia de los tribunales inferiores y por calificada doctrina entre los que se destacan los juristas Fernando Pantaleón Prieto (PANTALEÓN PRIETO, A. Fernando, "De nuevo sobre la inconstitucionalidad del sistema para la valoración de daños personales de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos de motor", *LA LEY*, 1997-1) y Mariano Izquierdo Tolsada (YZQUIERDO TOLSADA, Mariano, "Sistema de Responsabilidad Civil Contractual y Extracontractual", Dykinson, Madrid, 2001, pág. 491 y ss.), luego fue ratificada su constitucionalidad por el Tribunal Constitucional en sentencia 181/2000, de 29 de junio (*LA LEY*, 2000, 7709).

Los puntuales ataques a la citada normativa giraban en torno a las violaciones de la reserva de jurisdicción, del derecho a la tutela judicial efectiva, del derecho a la integridad física y moral y del principio de igualdad.

La Ley 30/1995 fue impulsada por el sector asegurador para remediar una disparidad de criterios judiciales en orden a la determinación de cuantías indemnizatorias, no corregida por el sistema procesal de recursos, lo que era causa de inseguridad jurídica y de agravios comparativos en una materia de incidencia colectiva y especialmente sensible para la ciudadanía como son los accidentes de la circulación. Con anterioridad a la aprobación de la ley, el problema se intentó solucionar, mediante la aprobación de un sistema tabular de cuantificación de los daños personales meramente orientativo que, sin embargo, no consiguió el efecto perseguido, lo que motivó que, finalmente, el legislador optase por imponerlo de modo vinculante.

---

<sup>3</sup> Es también objetiva la responsabilidad en la ley de accidentes de trabajo, en la ley de accidentes nucleares, en la normativa de caza, en la ley de productos defectuosos y en la ley orgánica de las administraciones públicas, entre otras.

Las razones que se esgrimieron para justificar el dictado de la ley estaban dadas por la alta siniestralidad y litigiosidad, la naturaleza de los daños ocasionados y su relativa homogeneidad, el aseguramiento obligatorio del riesgo, la creación de fondos de garantía supervisados por la Administración (Consortio de Compensación de Seguros) que funcionen en los casos de falta de aseguramiento, identificación o insolvencia del sujeto responsable, y en fin, la tendencia a la unidad normativa de los distintos ordenamientos de los estados miembros de la Unión Europea.

Los pilares fundamentales del sistema de tablas o baremos descansan en la objetivación de la responsabilidad y la socialización del daño. Así la obligatoriedad del seguro para todos los propietarios de vehículos a motor, con un tratamiento de grandes números, estadístico, distribuye entre todos ellos, a través de las compañías aseguradoras, el coste de los daños ocasionados por los accidentes de los que únicamente algunos de ellos son responsables.

Las características que conviene destacar del sistema que la ley consagra son las siguientes:

La LRCSCVM instituye un doble régimen de responsabilidad según se trate de daños a las personas o de daños a los bienes. Los primeros quedan sometidos a un régimen de responsabilidad objetiva, con ciertas causas de exoneración. Los segundos (los que no se deriven de un daño corporal) quedan sometidos al régimen general del Código Civil (art. 1902, CC y art. 109 y ss. del Código Penal) (conf. FERNANDO REGLERO CAMPOS, *Lecciones de Responsabilidad Civil*, Aranzadi, Navarra, 2002, p. 213). La responsabilidad se fundamenta en el riesgo creado por la conducción del vehículo (art. 1.1.). El ámbito de aplicación material de la ley lo define el 'hecho de la circulación' y la participación de un 'vehículo automotor'.

Las causas de exoneración son: la **culpa de la víctima** (que debe ser exclusiva, frente a la del dañante que debe ser irreprochable, e imprevisible para el conductor; así, es exclusiva la súbita irrupción del peatón en la calzada, STS 16 septiembre 1996, Repertorio Judicial Aranzadi 1996, 6563, STS 24 mayo 1996, RJ 1996, 4009); etc.; **fuerza mayor extraña a la conducción** (1.1.II) (no lo es la rotura o falla del vehículo o reventón de un neumático); el **hecho de un tercero**, si

bien no está contemplado en la ley, en la medida que suponga un caso de fuerza mayor; se exige que provenga de una actividad exterior al ámbito mismo de la circulación (STS 19 noviembre 1989, RJ 1989, 7989; cit. por REGLERO CAMPOS). La concurrencia de culpas origina la moderación de la responsabilidad y el "repartimiento de la cuantía de la indemnización" (art. 1.1.IV de la Ley y art. 4.3 del Reglamento); constituye también un elemento de corrección (Tablas II, IV y V).

A modo de síntesis:

- se aplica a la valoración de todos los **daños a las personas** (patrimoniales y extrapatrimoniales) ocasionados en accidentes de la circulación; comprenden los 'daños psicofísicos' y ciertos daños patrimoniales ("valor de la pérdida sufrida", como gastos de internación y de farmacia, de entierro y funeral); las "ganancias que hayan dejado de obtenerse" (lucro cesante, que es un típico daño patrimonial)<sup>4</sup> y los 'daños morales' (art. 1.2);
- se aplica a los accidentes de circulación causados por el riesgo del automóvil o conducta culposa (penal o civil) del conductor, quedando excluidos los originados por dolo;
- darán lugar a indemnización la muerte, las lesiones permanentes, invalidantes o no, y las incapacidades temporales;
- se establecen 6 tablas de valoración vinculantes para el juez, con factores de corrección variables que tienen en cuenta las circunstancias económicas, familiares y personales de la víctima, a saber: "las indemnizaciones básicas por muerte" (Tabla I) y los "factores de corrección para las indemnizaciones básicas por muerte" (Tabla II); las "indemnizaciones básicas por lesiones permanentes (incluidos daños morales" (Tabla III) y "los factores de corrección para las incapacidades básicas por lesiones permanentes" (Tabla IV); las "indemnizaciones por incapacidad temporal" (Tabla V, dividida en dos apartados: "A)

---

<sup>4</sup> La STC N° 181/2000, de 29 de junio declaró inconstitucional la Tabla V.B. que establecía un factor de corrección del lucro cesante, establecido apriorísticamente. El TC sostuvo que los

indemnizaciones básicas –incluidos daños morales-” y “B) factores de corrección”) y finalmente, la tabla referida a “clasificaciones y valoración de secuelas” (Tabla VI);

- la culpa de la víctima en la producción del accidente o en la agravación de sus consecuencias opera como elemento corrector de disminución de la indemnización.

Superada ya la cuestión sobre la constitucionalidad del sistema de baremos, queda preguntarnos si los fundamentos de la sentencia del Tribunal Constitucional habrán logrado generar en las innumerables víctimas de los accidentes de tránsito el íntimo convencimiento de la plena satisfacción del perjuicio sufrido y asimismo, alejar en los operadores jurídicos el fantasma de la reparación integral.

El sistema se completa con un seguro obligatorio de automóvil (SOA) que cubre la responsabilidad civil (límites, € 350.000 por daños a las personas y € 100.000 por daños a los bienes) del conductor y del propietario (éste es el obligado a contratar el seguro; el incumplimiento genera prohibición de circular y secuestro del automotor; una sanción penal -multa- por falta contra el orden público; y la responsabilidad civil patrimonial, que lo sujeta a la acción de repetición por el Consorcio de Compensación de Seguros). El CCS, actúa como fondo de garantía y asegurador directo de ciertos entes públicos y de vehículos no asegurados; la víctima tiene acción directa contra CCS, que no puede oponerle la exigencia de la prueba de que el responsable no pueda pagarle la indemnización. Se excluye de la cobertura a los daños materiales y corporales de las personas que sabían que el vehículo no estaba asegurado y fuera el causante del siniestro. El CCS cubre los daños ocasionados por un vehículo hurtado o robado, lo que había sido excluido por la LRCSCVM.

Creemos que el sistema de baremos, si bien perfectible, es una herramienta legal de la que puede echar mano el juez, como contribución a la construcción de criterios de econometría jurídica para unificar la cuantificación de los daños.

---

límites de la Tabla V.B. sólo pueden aplicarse en caso de responsabilidad objetiva del conductor o propietario, pero no en caso de culpa, en que debe ser probado.

## **REALIDAD LATINOAMERICANA**

Como conclusión final me gustaría decirles que el seguro obligatorio del automotor es un instituto con enormes beneficios para la sociedad toda, y que mal o bien se encuentra regulado en América Latina (SALVO EN MÉXICO Y PARAGUAY), pero para que cumpla con la función económica y social para el cual fue diseñado, deben extremarse los controles para exigir su cumplimiento, ya que en esta materia como quizá en otras tenemos leyes que en la práctica no se cumplen.

Quizás sea por esa mala costumbre que tenemos los latinoamericanos de copiar en bloque aquellas normas de los países del primer mundo, sin previamente analizar si la realidad socioeconómica y cultural de nuestros países nos permitirá su aplicación lisa y llana.

Así por ejemplo en la Argentina se estima que alrededor del 50% del parque automotor circula sin seguro. Entonces nos preguntamos de qué sirve la obligatoriedad?.

**Nos parece oportuno rescatar lo dispuesto por el párrafo final del art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del Ecuador que establece que ningún vehículo podrá ser matriculado si su propietario no presenta el original del correspondiente contrato de seguro vigente.** Siempre me pregunté por qué en la Argentina no tenemos una disposición similar?.

Por otra parte, no podemos negar el considerable aumento de los accidentes de tránsito y como consecuencia de ello, ocurre lo propio con los juicios por daños y perjuicios. Entonces este aumento en la siniestralidad vial y en la litigiosidad, repercute directamente en el incremento de las primas de seguro que todos debemos abonar como asegurados, ya que las compañías de seguros al aumentar el riesgo de accidentes y de juicios en su contra y de sus asegurados, se ven obligadas a trasladar dicho aumento al costo del seguro, por el tema de las reservas técnicas que están obligadas a hacer. **(ESTO NO ES MÁS QUE UN**

**TIPICO MECANISMO DE TRASLACIÓN DE RIESGOS O DE COSTOS AL CONSUMIDOR DE SEGUROS EN NUESTRO CASO)**

Por todo ello, vemos cómo el tema de ayer y el de hoy guardan estrecha vinculación, y pensamos que en Latinoamérica –en ambas temáticas- queda mucho por hacer, tenemos mucho por mejorar y aprender. Y en ese sentido felicito a los organizadores porque con este importante evento estamos contribuyendo a ello....Muchas gracias.....