

**NOVEDOSA CONDENA AL ESTADO POR DEFICIENCIA EN LA
APLICACIÓN DEL PODER DE POLICÍA. OMISIÓN DE LAS DILIGENCIAS
DE CONTROL DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL TRANSPORTE
PÚBLICO***

Toda actividad del hombre y su propia existencia, se encuentran expuestas a los riesgos creados por el medio natural, social y técnico que lo rodea.

Su capacidad de comprender la amenaza de esos riesgos y sus eventuales consecuencias, lo han llevado a la búsqueda de medios que pudieren proveerle de una defensa eficaz, de un amparo contra las contingencias de la vida.

Los seguros aparecen así como esos medios de protección, es decir, como una respuesta racional del hombre, fundada en su capacidad de conocer y prever para el futuro, y su tendencia a procurarse los recursos necesarios para “asegurar” su subsistencia.

La introducción señalada, nos transporta inevitablemente a referirnos al rol del Estado y las funciones que le competen en orden a la intervención y defensa de los intereses particulares y también generales de la comunidad; que se corporiza en armonioso juego de normas como el Poder de Policía, que se instituyó para preservar el bien común y constituye un atributo irrenunciable del Estado. Es una función esencial que la autoridad pública tiene el deber de ejercer para que se cumplan aquellos objetivos.

Tal como ocurrió en el inédito caso *“Cots, Libia Elda c/ Estado Nacional Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos s/ Daños y Perjuicios”*, en el cual la Sala D de la Cámara Nacional Comercial de la Capital Federal (sentencia del 30-09-04) resolvió extender la responsabilidad al Estado hasta el límite de la cobertura que hubiera correspondido asumir a la aseguradora, ante la deficiente aplicación del Poder de Policía, en orden a la omisión de las

* Por los Dres. José Hernando Pirota y Valeria Lorena Pirota. Texto de la Ponencia presentada en la Comisión Nº 2 –La Responsabilidad Civil y su Aseguramiento. El Proceso de Daños y el Seguro- en el marco de la XI Jornada Nacional de Derecho de Seguros – IV Jornada Latinoamericana de Derecho de Seguros – IX Conferencia Internacional realizada en el Colegio de Abogados de Lomas de Zamora (Buenos Aires – Argentina / 27 al 29-10-04).

diligencias tendientes al control del seguro obligatorio en un transporte público de pasajeros.

Consideremos el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte Ley N° 24.449, que estipula en el artículo 68 que todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro.

¿Qué es concretamente lo que se intenta a través de la sanción de una ley, que establezca compulsivamente la contratación de un seguro, que cubra la responsabilidad civil?

En primer término, al establecer o elevar a la categoría de obligatorio un contrato de seguro contra la responsabilidad civil, se garantiza, en principio, que todas las víctimas de la circulación encuentren amparo en un patrimonio solvente, aun a costa de una limitación cuantitativa de la responsabilidad que se expresa en indemnizaciones tarifadas.

En segundo término, la implementación de un sistema de responsabilidad civil emergente del uso de automotores, montado sobre bases socialmente justas, donde la finalidad tuitiva del legislador se desplace, objetivamente, a favor del damnificado.

En tercer término, crear las condiciones de reparación directa del daño a la víctima, sin que la indemnización se interponga en el patrimonio del asegurado, por los avatares de las defensas oponibles por el asegurador al asegurado.

En cuarto término, la introducción de modernos principios procesales que tiendan a que el damnificado perciba la indemnización con agilidad y economía.

EXTENSIÓN DE LA COBERTURA

El riesgo cubierto -responsabilidad civil- debe estar referido a la muerte o daño corporal producido a terceros por el uso o empleo de automotores. En una primera etapa, se debe excluir del riesgo los daños materiales, evitándose así que el costo del seguro frustre la solución social y, además, privilegiándose lo que ontológicamente debe prevalecer.

Pero que pasa cuando el automotor que circula libremente en la vía pública -no tiene seguro obligatorio- y produce un evento dañoso; la víctima queda desamparada en lo que a seguro de responsabilidad civil se refiere. En tal caso, la conciencia colectiva se transporta a una suerte de salvoconducto de naturaleza contractual, debido a la obligatoriedad que pesa sobre todo automotor y máxime si se trata de un transporte público. Lógicamente a la víctima le embargará una profunda frustración e inevitablemente buscará un responsable directo- lo tiene. Pero el Estado -responsable indirecto- quien impuso un seguro obligatorio, debe garantizar no solo la solvencia de la compañía de seguros sino también la existencia y vigencia del respectivo seguro obligatorio.

Es aquí que entramos de lleno en el *leading case* “*Cots, Libia Elda c/ Estado Nacional Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos s/ Daños y Perjuicios*”, que con seguridad marcará un hito en la compleja y reiterativa responsabilidad del Estado. **En tanto y en cuanto, esta vez se condena al Estado por deficiencia en la aplicación del Poder de Policía, debido a un peatón que sufrió la amputación de sus piernas al ser embestido por un colectivo; este transporte público circulaba sin seguro, en consecuencia, se estableció una condena de más de pesos cuatrocientos mil a favor del peatón, monto que el Estado deberá abonar hasta el límite de la cobertura que hubiere correspondido asumir a la Aseguradora.**

Esta sentencia se compadece con los siguientes hechos: El día 13 de Abril de 1996, a las 21.45 hs. la señora Cots cruzaba caminando la avenida Corrientes cuando el colectivo, al doblar desde Callao para tomar la antes mencionada avenida, impactó su cuerpo con el costado inmediato anterior a la puerta delantera, la Señora Cots cayó y por efecto de la inercia de dicha acción ingresó por debajo del colectivo y la rueda trasera aplastó sus piernas, lo cual motivó la amputación de ambos miembros inferiores.

Concluyeron los magistrados, que el ejercicio del Poder de Policía imponía al Estado el deber de actuar directamente o de ejercer su autoridad para que el dueño o guardián de la cosa riesgosa, sujeta al servicio del transporte público, adopte las medidas de seguridad y garantías apropiadas

para evitar que la deficiente prestación se transforme en fuente de daños a terceros, máxime cuando el usuario o el transeúnte en el caso, no pudo advertir tal falencia.

Debido a “la omisión en que incurrió el Estado, no importa atribuirle responsabilidad por todos los daños ocasionados a la víctima, sino hasta el límite de la cobertura que le hubiera correspondido asumir a la compañía de seguros que debió contratar la empresa de transportes, pues su responsabilidad se encuentra alcanzada únicamente por la omisión de exigir el cumplimiento del seguro obligatorio, cuya ausencia devino en fuente de daños para el accionante”.

Queremos decir que la República debe desterrar el estigma de tener excelentes partituras pero malos ejecutantes. El control del Estado sobre la actividad aseguradora existe exhaustivamente, legisladas las pautas de control en la Ley N° 20.091.

La Constitución Nacional brinda el argumento último de la responsabilidad del Estado, toda vez que, según normas constitucionales que garantizan la inviolabilidad de la propiedad (arts. 14 y 17 de la CN.). “Cuando un derecho patrimonial sufre un daño por razón de la actividad estatal, ese daño debe ser indemnizado, tanto si la actividad que lo produce es ilícita o ilegítima, cuando si no lo es”.

Es de resaltar que en el caso “Cots”:

A.- El Estado impuso un seguro obligatorio contra Responsabilidad Civil- Ley 24.449- Art. 68. Su función es la cobertura de todo daño causado a terceros transportados o no.

B.- Se estableció un régimen nacional regulatorio sobre el uso de la vía pública y las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, la estructura vial y el medio ambiente en cuanto constituyan concausa del tránsito Ley 24.449/95 y cuya aplicación y resultados dependen de la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial.

C.- La responsabilidad deriva de la omisión de medidas de control respecto al servicio de transporte público de pasajeros.

En consecuencia, proponemos:

1.- Exigir que el Estado cumpla con el Poder de Policía, en orden a activar todas las diligencias necesarias para el cumplimiento del seguro obligatorio; no solo en lo que se refiere al transporte público de pasajeros, sino también a los automotores particulares.

2.- Se establezcan sistemas de control a través de organismos o entes que específicamente articulen, desde la inscripción misma de un vehículo automotor, autoadhesivos en parabrisas que señalen el cumplimiento del seguro obligatorio.

3.- Considerar el fallo “Cots” como trascendente, porque proporciona una cobertura social indemnizatoria para la víctima ante el incumplimiento del Estado en el debido contralor de un seguro obligatorio.

4.- El Estado debe cumplir su verdadero rol de contralor de las reglamentaciones vigentes, y si así no lo hiciera le cabe responder ante quien se ve afectado por la omisión del ejercicio del Poder de Policía, que detenta el Estado como órgano máximo de fiscalización, trasladando esa responsabilidad a los funcionarios que directamente ejercen la función y no la cumplen, tal cual lo establece nuestra Constitución Nacional.

Razonamos, entonces, que a la Nación y a las Provincias no solo les corresponde dictar normas obligatorias que contengan presupuestos de protección, sino también deben hacerlas cumplir generando un ambiente sano, seguro, equilibrado y apto para el desarrollo humano. El tiempo es hoy, el ejemplo cundirá y así lograremos una sociedad más justa y responsable, con freno a la inequidad social. En la inteligencia de cumplir el rol, estará centrado el objetivo a alcanzar. Que resulte.-