

A Mayor Cantidad de Accidentes, Mayor Litigiosidad

Los estudios especializados en accidentología vial muestran un incremento en la cantidad de accidentes de tránsito. A lo dicho, se le suman dos razones muy importantes a tener en cuenta para el análisis de este tema, a saber: la situación socioeconómica y el sistema de mediación; el aumento de litigios, en casos donde anteriormente se hacía un reclamo administrativo.

Durante el 2004 y lo que va del 2005, la litigiosidad ha ido en aumento. De acuerdo a una consulta llevada a ca-



Enrique J. Quintana, Consultor Jurídico de Aseguradoras

bo en Productores de Frutas Argentinas Cooperativa de Seguros Ltda. por el Estudio Maris Noailles, el incremento sería de aproximadamente 15%.

Enrique J. Quintana, consultor jurídico de aseguradoras, señala que esto se verifica en los estudios especializados en accidentología vial y que las causas y circunstancias son múltiples. Entre ellas: "Se ha incrementado el parque automotor, aunque no todos los vehículos se encuentran debidamente asegurados. Esto importa un incremento en reclamos que afectan coberturas de responsabilidad civil automotores, no pudiendo establecer en general un porcentaje uniforme en el incremento de litigiosidad en todas las coberturas. Además, una variable importante para correlacionar incremento de reclamos con incremento de litigiosidad es la política de las aseguradoras respecto de los reclamos.

Estos elementos ayudan también a que los montos de las indemnizaciones corran la misma suerte y hayan subido, porque además de daños materiales se incluyen lesiones, daño moral y otros aspectos determinantes".

Aumento en la Litigiosidad

Quintana enumera algunos de los elementos que contribuyen a esta suba: "verdaderas organizaciones, periféricas a centros asistenciales; autoridades policiales; dateros; talleres; fraude organizado; etc. Detrás de cada reclamo parecen esconderse diferentes motivos. Entre ellos, una cadena de beneficiarios económicos en procura de suculentas ganancias, con independencia de la víctima.

No es un secreto para nadie que cada damnificado que ingresa en un hospital o se acerca a una comisaría recibe varias propuestas para iniciar reclamos. Tampoco es una sorpresa la existencia de organizaciones que compran los derechos, causándole a la víctima un daño doble.

Estas curiosas realidades redundan en el incremento en la litigiosidad.

Además, el procedimiento de mediación en Capital Federal y el denominado beneficio de litigar sin gastos fomentan el fenómeno antes descripto.

En el primer caso, tanto el abogado patrocinante como el mediador, cuando en la mediación se llega a un acuerdo, sin escribir una sola línea, solamente por direccionar un reclamo por esta vía (en vez de hacerlo directamente al asegurador), perciben un muy interesante porcentaje de honorarios.

Los abogados, además de los honorarios por el pacto de cuota litis -lo que permite *aceitar* los mecanismos del reclamo-, se hacen acreedores a recompensas de parte de los colegas a quienes le derivan casos".

"El aumento se debe al incremento de accidentes de tránsito con víctimas fatales o lesionados", asegura el abogado Diego Pirota. Y acá se presenta el síndrome de la realidad diferente. En oposición a Quintana, Pirota sostiene que "las mediaciones influyen positivamente para reducir y/o evitar la litigiosidad". Es más, asegura que "la misma debe ser obligatoria, previa a todo juicio como es en Capital Federal, y no fa-

cultativa como lo es en mi provincia, Chaco. En mi opinión, no ha crecido el monto de los reclamos a pesar de la devaluación que su-



Martín Diego Pirota, Abogado

frío el peso argentino".

Desde el Estudio Maris Noailles, Carlos Maris señala que las dos razones más importantes del incremento del cual venimos hablando son: la situación socioeconómica y el sistema de mediación; el aumento de litigios, en casos donde anteriormente se hacía un reclamo administrativo.

Por su parte nos confesó que los montos también han crecido "porque además de daños materiales se incluyen lesiones, daño moral, etc."

Cuánto Afecta el Aumento de la Litigiosidad a las Aseguradoras

"A lo dicho precedentemente debemos agregar que la normativa de la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) exige a los aseguradores la constitución de reservas por siniestros pendientes respecto de mediaciones considerándolas como si fueran juicios de monto indeterminado, configurando esta objetable normativa -como efecto no deseado- que se celebren acuerdos no del todo favorables para las aseguradoras, a fin de evitar la constitución de tales reservas. El procedimiento de media-

ción, además, ha ampliado los plazos de prescripción en forma indirecta. No existe en la plaza aseguradora una política concertada ni en cuanto a ofrecimientos respecto del punto de incapacidad, ni en cuanto a la utilidad o no del procedimiento de mediación y por ello las pretensiones por esta vía toman como valor indicativo el de las aseguradoras que más reconocen en la instancia de mediación el punto de incapacidad, lo que distorsiona el propio procedimiento".

Para Pirola, no todos los casos son iguales, "depende del índice de litigiosidad de cada aseguradora, aunque las afecta a todas en la constitución de las reservas técnicas".

Demandas más Comunes

"Las demandas más comunes -en frecuencia e intensidad- son: lesiones, reales o no, generalmente magnificadas; daño moral, psicológico y daño al proyecto de vida; pérdida de chance; supuestos gastos médicos; farmacéuticos; de ropa; de traslado; propinas; por choque, aparentemente sin mayores consecuencias, etc.

Las demandas, reitero, son exageradas respecto a la realidad del país, a la verdadera situación socioeconómica del damnificado y a la rentabilidad de inversiones del patrimonio de las aseguradoras. Sin modificar el Código Civil desde 1967, algunos criterios jurisprudenciales nos hablan hoy del derecho al daño injustamente sufrido, tomando doctrinas de supuesta avanzada que no forman parte del derecho positivo vigente y que entienden que "la caja social de los aseguradores" sirve como subsidio a la adversidad. Ya no sólo se pretende la reparación integral del daño como concepto retributivo de justicia sino un enriquecimiento de la víctima y de damnificados indirectos al margen de cualquier criterio racional", afirma el abogado Quintana.

A estos datos, Pirola, agrega que las demandas más comunes son las originadas como consecuencia de las colisiones de automotores en encrucijadas de ciudades, mientras que Carlos Maris habla de lesiones del conductor y personas transportadas (latigazo cervical).

Comportamiento Judicial

¿Existen comportamientos judiciales distintos en las diferentes jurisdicciones en cuanto a la evolución de los juicios, el monto de las sentencias, etc.? La respuesta es sí. A criterio de Quintana, "esto se debe a que inexplicablemente los jueces, en algunas ju-



Carlos Maris, del Estudio Maris Noailles

risdicciones, fijan los montos de sentencia a valores actuales utilizando coeficientes implícitos de actualización monetaria desde el hecho al tiempo de la sentencia, a lo que se adicionan intereses a diferentes tasas según las distintas jurisdicciones. De este modo, se llega al ridículo en jurisdicciones como Lomas de Zamora donde los intereses se calculan a tasas de descubierto. En tal escenario distorsionado, los montos finales de resarcimiento por todo concepto resultan poco predecibles y exagerados. Por ello urge dictar con carácter obligatorio y vinculante para los jueces un baremo que unifique los diferentes criterios jurisprudenciales existentes, tal como sucede en los países civilizados del primer mundo".

Pirola asiente y reconoce diferencias sustanciales en cuanto a los criterios jurisprudenciales, de procedimiento y también en cuanto a los montos indemnizatorios de las sentencias. Justamente estas marcadas diferencias juegan en contra del mercado asegurador, ya que dificulta a las aseguradoras poder contar con bases estadísticas de predictibilidad jurídica, afectando la previsibilidad.

El Estudio Maris Noailles rescata además dos ejemplos: lentitud y montos muy variados en los Tribunales de Lomas de Zamora y San Martín.

Enrique Quintana, con relación al daño moral, opina que "el criterio de los jueces es absolutamente discrecional, subjetivo y errático, no ya entre distintas jurisdicciones judiciales sino entre dos juzgados del mismo fuero, lo que torna a dicho rubro en una verdadera ruleta. Sería importante solucionar esto mediante una norma que establezca parámetros cuantitativos para la evaluación de una ponderación razonable que evite resultados distorsivos".

Pirola también considera discrecional el

comportamiento de los jueces con relación al daño moral -como lo afirman los códigos de procedimientos-. "Pero a veces parece que algunos jueces hacen abuso de ese poder discrecional fijando indemnizaciones excesivas por el rubro daño moral", afirma.

Campañas y Planes Estratégicos

A la luz de la experiencia recogida, una campaña de educación y concientización disminuiría el número de los accidentes de tránsito. Les preguntamos a los entrevistados cuál sería el rol del Estado teniendo en cuenta que esto paliaría, entre otros aspectos, la litigiosidad.

Quintana asegura que las campañas de prevención y educación vial deben comenzar por las escuelas. Pero que también es preciso "el mejoramiento de rutas y caminos. Asimismo, la moderna tecnología en el diseño y construcción de vehículos son importantes pero no suficientes para reducir el número de accidentes de tránsito debido a la influencia decisiva del denominado *factor humano*. Si los conductores de vehículos manejan con una sensación de inseguridad, preocupados por robos o ataques sin respetar tan siquiera las señales de tránsito, o afectados por estrés, consumos de psicofármacos, en estado de alcoholemia -aun sea esta moderada- o con graves problemas psicológicos, originados en su propia situación socioeconómica personal; si los valores sociales se encuentran alterados y si a ello se suma que el accidente es percibido como un premio económico para quien lo sufre, porque le permite avizorar una mejora en su situación individual, es francamente imposible reducir significativamente el número de accidentes de tránsito y la consecuente litigiosidad.

Estas distorsiones son las que alejan a Argentina de los principales países del mundo".

A Pirola no le caben dudas de que "con cumplir con los puntos establecidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, lanzado en el año 2003 por la Asociación Argentina de Carreteras, el Instituto de Seguridad y Educación Vial y el Automóvil Club Argentino, sería suficiente, ya que el mismo incluye:

1. Asunción de la temática Seguridad Vial como política de Estado (es decir, un compromiso de los tres poderes del Estado para con dicha materia de incidencia colectiva).
2. Elaboración, implementación y segui-

miento de un programa de acción sustentable. Es decir, un programa orgánico e integral a corto, mediano y largo plazo y no políticas de shock.

3. Asignación oficial de recursos específicos en el Presupuesto Nacional.

4. Definición de una autoridad de aplicación y coordinación para llevar adelante el plan".

Para los letrados del Estudio Maris Noailles, lo importante sería una "aplicación estricta de la Ley Nacional de Tránsito, con multas elevadas, luego de una campaña de educación vial".

Medidas para Reducir la Litigiosidad y los Costos Derivados

"En primer término, habría que dictar una ley que establezca valores indemnizatorios en base a baremos que sean vinculantes para los jueces. Segundo, independizar los honorarios de los peritos judiciales del monto del reclamo, del juicio o de los valores de las pericias, disponiendo que toda pericia médica, por ejemplo, se efectúe en un Hospital Público o Cuerpo Médico Forense y que el asegurador abone el valor de una consulta médica al perito, y que esto se extienda a los peritos de otras disciplinas. En tercer lugar, que el valor del punto de incapacidad sea omnicomprensivo de todo rubro de reclamo autónomo y que se encuentre mensurado y predeterminado. Cuarto, regular la determinación pericial en etapa de mediación y fijar un valor uniforme de reconocimiento indemnizatorio por parte de toda la plaza aseguradora. Quinto, publicar en el Boletín Oficial de cada jurisdicción los valores de las sentencias para evitar la discrecionalidad y criterios judiciales discordantes entre sí. En sexto término, modificar las normas de la SSN respecto de reserva por siniestros pendientes. De cambiar los presupuestos antes expuestos, dictar políticas transaccionales respecto de hechos reales con lesiones comprobadas.

Por último, debe establecerse el procedimiento de mediación como voluntario y sin cargo de honorarios de mediador para el asegurador y una tabla de aranceles máximos de honorarios para letrados del requirente no superior a un tercio del mínimo previsto en las leyes de honorarios profesionales para actuaciones judiciales.

Este sería el modo en que se reduciría la litigiosidad y los costos porque las soluciones serían rápidas y eficaces", sostiene Enrique J. Quintana.

"Primeramente -agrega Diego Pirola- habría que reducir los accidentes de tránsito mediante medidas tales como: 1) instrumentar la educación vial obligatoria en la enseñanza primaria, secundaria y universitaria, para formar una verdadera conciencia vial en los ciudadanos; 2) hacer más exigentes los requisitos para otorgar y renovar las licencias de conducir; 3) extender una legislación de tránsito uniforme a todo el territorio nacional; 4) control y sanciones más estrictas por parte de la autoridad policial en lo referente a las infracciones de tránsito; 5) mejoramiento de la red vial, en todo lo que sea el diseño geométrico y mantenimiento de calles y carreteras".

Finalmente, Carlos Maris opinó que contribuiría "combatir la *corruptela* y el fraude que existe en el ámbito que favorecen la industria del reclamo judicial y usar para la cuantificación de todo tipo de lesiones baremos de ART". ■

Liliana M. Urruti