

## **EL SEGURO AUTOMOTOR OBLIGATORIO EN ARGENTINA Y LATINOAMÉRICA**

**Eliana Pesaresi**

### **Resumen**

El derecho de daños, en su concepción actual, protege a la víctima, y en esa dirección se destaca la función social del seguro como instituto adecuado a la idea solidarista. Los seguros obligatorios se crearon con una finalidad social, es decir, buscando proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito, en mira, principalmente, de la seguridad de las personas, su salud, y su vida como bienes jurídicos que deben ser amparados. Se busca obtener una reparación justa. Con fundamento en el peligro social que implica la circulación automotriz, es aceptable que cada Estado planee políticas que prevean la contratación obligatoria cediendo, así, el principio de la libertad de contratación ante el interés general. Se propone analizar cómo algunos países latinoamericanos, que poseen sistemas de salud pública deficiente, han logrado la protección buscada, y cuál debería ser la política seguida por Argentina para solucionar esta problemática.

### **Abstract**

Tort law in its current form, protect the victim, and in this direction the social role of insurance as a suitable institute emphasizes the solidarity idea. Compulsory insurance is created with a social purpose, ie, seeking to protect the victims of traffic accidents, in looking around the safety of people, their health, and their lives as legal rights that must be protected. It seeks to obtain

fair compensation. Based on the social danger involved automobile circulation, it is acceptable that each state plan policies providing compulsory recruitment ceding the principle of freedom of contract to the general interest. It is proposed to analyze how some Latin American countries, which have weak public health systems have achieved the desired protection, and what should be the policy followed by Argentina to solve this problem.

### **Palabras clave**

Seguro, derecho de la víctima, derecho comparado, fin social.

### **Keywords**

Sure, right of the victim, comparative law, social order.

## **1. Introducción**

Uno de los países latinoamericanos con el mayor número de vehículos en circulación es México. Sin embargo, carece actualmente de un seguro obligatorio para automotores. Recientemente se ha presentado en dicha legislación el seguro obligatorio de responsabilidad civil para tránsito carretero, que entrará en vigencia, paulatinamente, en el próximo mes de septiembre de 2014 y se proyecta que en cinco años todo el parque automotriz mexicano cuente con el mismo.

Como contrapartida al futuro mexicano, Paraguay luego de tardar años en sancionar una ley de seguro automotor obligatorio, en el año 2013 la misma entró en vigencia y, en sentido contrario a todas las reglamentaciones de la

región, en febrero de 2014 fue derogada, ante importantes quejas de los usuarios.

Enrolada en la corriente de adaptarse a las nuevas realidades socioeconómicas del planeta Argentina, por su parte, ha legislado este marco jurídico en el año 1995, sin embargo, no se han obtenido los resultados esperados.

Los seguros obligatorios se crearon -por lo general- en América latina con una finalidad social, es decir, buscando proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito, para que puedan obtener una indemnización rápida y eficaz, aunque limitada, y con un costo accesible para los asegurados. En contraste, en casi todos los países europeos, existe una cobertura y costos muy superiores a lo que podemos observar en Latinoamérica.

La figura del seguro obligatorio para automotores se entrelaza con la indiscutida función social del seguro de responsabilidad civil. Su particular naturaleza tiene en mira, principalmente, la seguridad de las personas, su salud, y su vida como bienes jurídicos que deben ser protegidos por quienes ostentan el alto deber de legislar y trascienden los intereses meramente patrimonialistas de las grandes empresas, e inclusive de particulares, para adentrarse en la protección de derechos básicos. Nos referimos a esos derechos personales que son reconocidos en nuestra carta magna y en la de todos los países de nuestro continente. Se busca que todas las víctimas de un siniestro vial obtengan una reparación justa, a pesar que no se logrará volver al estadio anterior al siniestro, se intenta encontrar un resarcimiento económico equivalente a los daños realmente padecidos.

Con fundamento en el peligro social que implica la circulación automotriz, es aceptable que cada Estado planee políticas que prevean la contratación obligatoria cediendo, así, el principio de la libertad de contratación ante el interés general.

Otros países de América Latina como Brasil, Colombia y Chile han adoptado más avanzados sistemas para afrontar esta problemática, que pese a no lograr seguramente disminuir la cantidad de damnificados con la sola discusión del seguro obligatorio, han tratado de protegerlos, con el fin de resarcir el daño por ellos sufrido.

Por lo tanto, nos proponemos en este trabajo analizar cómo algunos países latinoamericanos han logrado implementarlo con éxito y por qué otros aún no han obtenido un resultado satisfactorio.

Así podremos determinar las ventajas que rodean a este importante marco jurídico, y cuál debería ser la política seguida por Argentina para solucionar esta problemática.

## **2. Consagración del Seguro Obligatorio**

### **2.1. Definición**

El contrato de seguro es aquel mediante el cual una persona llamada asegurador se obliga, a cambio de una suma de dinero conocida como prima, a indemnizar a otra llamada asegurado o a la persona que éste designe, de un perjuicio o daño que pueda causar un suceso incierto.

Tal como sostiene Stiglitz (1998), al objeto del contrato de seguro se lo identifica como una operación jurídico-económica cuya materia la constituye el intercambio de una cotización o prima a cargo del asegurado, por el resarcimiento de un daño, si es que se verifica un evento futuro o incierto susceptible de provocarlo, o el cumplimiento de una prestación a cargo del asegurador. Ello significa que el asegurador se compromete, contra el pago de un precio convenido, a responder por las consecuencias dañosas sufridas por el asegurado derivadas de la verificación de un hecho cubierto que implique la realización de un riesgo determinado, o en afrontar el pago de una prestación convenida sin consideración a la existencia del daño.

El Estado suele imponer a determinados sectores o actividades que potencialmente impliquen un riesgo a la sociedad, la obligación legal de contratar un seguro. Se denomina seguro obligatorio automotor, en el caso que nos concierne, cuando la contratación de un seguro pasa a ser un deber para todos los propietarios de vehículos, sean estos públicos o privados.

El seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores es una modalidad de aseguramiento que responde más bien a una necesidad colectiva que a una individual: de allí su carácter de "contrato obligatorio", categoría jurídica no exenta de paradoja, si se tiene en cuenta que la noción misma de contrato supone siempre un acuerdo de voluntades. Señala Garrigues (1983) que, "en realidad fue el derecho de la víctima el que pasó a primera línea", alejando a este tipo de seguro, del esquema clásico de seguro de la responsabilidad civil.

Todo seguro obligatorio presupone la celebración de un contrato necesario, forzoso u obligatorio. Se trata de una derogación a la libertad contractual en punto a la libre y voluntaria decisión de vincularse negocialmente.

Díez-Picazo (1972), refiriéndose al contrato forzoso, señaló que las partes se ven, "sin su voluntad o aun en ocasiones en contra de su voluntad, vinculadas por medio de una relación jurídica similar a la nacida de un contrato". Agrega que los llamados "contratos forzosos" no constituyen, en realidad, verdaderos contratos sino "hipótesis de constitución forzosa y heterónoma de relaciones jurídicas de derecho privado" resultantes de un mandato legal.

Sin lugar a dudas, comporta un supuesto en que razones de interés público fundamentan y justifican que se restrinja la libertad de conclusión, para compatibilizarlo con el bien común. El derecho, como ordenamiento social justo, debe privilegiar las ideas contemporáneas que giran en derredor de un criterio solidarista.

Conforme lo sostienen R. Stiglitz y G. Stiglitz (1991), en el contrato de seguro los principios de la responsabilidad resultan inmodificados, de manera tal que además de la relación con el deudor, se acrecientan las posibilidades de pago mediante un tercero, quien es solidariamente deudor de la indemnización. (p.21)

## **2.2. Regulación en la legislación Argentina**

En Argentina el accidente de tránsito se halla definido en el art. 64 de la Ley N° 24.449: "se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación", sea de "personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte (terrestre), los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren concausa del tránsito", con exclusión de los ferrocarriles.

Los daños provenientes de la circulación de vehículos, están sujetos a

los daños causados por la cosa con fundamento en lo dispuesto por el art. 1113 del Código Civil, lo que supone una presunción de causalidad que recae sobre el dueño y/o guardián, etc.

Por su parte, el contrato de seguro se encuentra regulado por la Ley N° 17.418. El seguro automotor obligatorio fue introducido, en el ámbito nacional en el art. 67 del decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 692/921.

Posteriormente dicho decreto fue derogado por la Ley de Tránsito vigente, Ley N° 24.449, en sus artículos 40 inc. C; 65 inc. B, 68 y 77 inc. e, en la cual se dispuso a partir de su modificación en el año 1995, la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil frente a terceros, para todo automotor que se encuentre en condiciones legales de circular.

Por su parte, en el artículo 95 se derogaron los decretos 692/92 y 2254/92, por lo que, desde entonces, la Ley de Tránsito se encuentra vigente no sólo en el ámbito federal sino, además, en todas aquellas jurisdicciones provinciales y municipales que se han adherido a la misma. En otras palabras, en aquellas jurisdicciones que no se han adherido al texto legal, el seguro obligatorio no está vigente. Lo cierto es que encontramos reconocido en favor de la víctima o de sus derecho-habientes un derecho propio ejercitable a través de una acción directa (vía sustancial) o, en su defecto, mantener la citación en garantía (vía procesal) tal como se halla regulada en el art. 118, Ley N° 17.418. Contamos así, nada menos, que con un seguro que se impone con el carácter de requisito imprescindible para la circulación por la vía pública, dejando en la niebla si se trata de un seguro que ampara al tomador o a la víctima, un vacío que la legislación no consideró y la jurisprudencia no se anima a disuadir.

Por su parte, La Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN.) fue creada en 1973 y se rige por el Decreto –Ley N° 20.091/73. Por lo establecido

---

<sup>1</sup> El dec. 692/92 del 27 de abril de 1992 fue aprobado y corregido por el dec. 2254/92 del 1° de diciembre de 1992 (Adla, LII-D, 4173), aunque en el tema que nos interesa -seguro obligatorio- el texto original no sufrió modificaciones.

en el art. 67 del Decreto N° 2254/92, en razón de la "delegación de facultades legislativas" otorgada por el dec. 692/92, a los fines de fijar condiciones del seguro cuya obligatoriedad se establece teniendo en cuenta la finalidad de protección de las víctimas, la SSN. dicta la Resolución General N° 21.999<sup>2</sup> 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, hace lo propio la resolución N° 25.429/97, donde se reglamenta el Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos Automotores destinados al Transporte Público de Pasajeros. Estas resoluciones fueron derogadas por la SSN. por la resolución 34.225 SNN/09 Comunicación SSN 2162 del 04.08.09. El nuevo texto suprimió el segundo considerando de la resolución 21.999 que decía: "Que para ello debe tenerse en cuenta la finalidad de protección de las víctimas de los accidentes de tránsito tanto como el costo de la cobertura de modo tal de permitir un fácil acceso de la comunidad a su contratación".

La alusión "protección de las víctimas de los accidentes de tránsito", o "que el seguro obligatorio tiene en cuenta el costo de la cobertura de modo tal de permitir un fácil acceso de la comunidad a su contratación" desaparecieron del nuevo texto.

La Res. 34.225/09 abandona la protección y tutela de las víctimas de los accidentes de tránsito a la suerte de las acciones judiciales que ejerzan desvirtuando los objetivos de lo que debe entenderse por seguro obligatorio automotor, haciéndolo totalmente inútil.

No obstante, pese a este cuerpo de normas dictadas al efecto en Argentina las compañías aseguradoras pueden oponer a la víctima de un siniestro vial, exclusión de cobertura basada en la culpa grave o dolo del

---

<sup>2</sup>La Resolución General N° 21.999 es dictada el 29/12/1992, entrando en vigencia el 1° de febrero de 1993.

asegurado, en función de lo que prescriben los arts. 70 y 114 de la Ley Nacional de Seguros N° 17.418, artículos estos que exoneran al asegurador de otorgar la cobertura por la que fueron contratados, lo que se contrapone con el supuesto fin buscado por el legislador al establecerlo como obligatorio. Es decir, opuestas estas excepciones, el contrato queda sin efectos, y el damnificado puede reclamarle solo al conductor y/o titular del rodado, quienes responderán con sus patrimonios, y en caso que éstos sean insolventes, la víctima no tendrá cobertura. Así, para lograr que la víctima sea siempre resarcida, resulta necesario brindarle un deudor solvente. Sin embargo, ese fin no es bien logrado en nuestro territorio.

### **2.3. Alcances**

La cobertura que introduce el seguro obligatorio de accidentes de tránsito cubre la responsabilidad civil extracontractual del propietario, usuario o conductor de un vehículo automotor que protagoniza un accidente por el cual terceras personas sufren lesiones o fallecen.

Bustamante Alsina (2007) nos dice que:

El daño como elemento del acto ilícito, es decir, en relación a la responsabilidad civil [...] significa el menoscabo que se experimenta en el patrimonio por el detrimento de los valores económicos que lo componen (daño patrimonial) y también la lesión a los sentimientos, al honor o a las afecciones legítimas (daño moral). (p. 169)

Estos seguros se caracterizan porque forman parte en nuestra legislación de los seguros de daños patrimoniales, en los cuales las empresas aseguradoras otorgan una cobertura que afronta las eventuales reclamaciones que pueda sufrir el asegurado por parte de terceros como consecuencia de una relación de responsabilidad civil, en este caso –reiteramos- extracontractual.

Antes de la sanción del seguro obligatorio, el fin primordial de la ley de seguros era mantener indemne el patrimonio del asegurado.

Prevé la Ley N° 17.418, es su art. 109: “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”.

Promulgada la modificación del año 1995, donde se establece como exigencia indispensable para la circulación la contratación de un seguro, la protección del patrimonio del asegurado pasa a un segundo plano, surgiendo así el interés superior de las víctimas.

El interés asegurable es tratado por Rubén Stiglitz (2008) al decir:

...el interés asegurable se halla integrado por: a) una persona titular del citado interés; b) un bien sobre el que se asienta o es objeto de interés asegurable; y c) la relación existente entre el titular del interés y el bien (p. 370).

Y en cuanto a quien puede ser titular del interés asegurable, nos dice el mismo autor que es aquel para quien la producción de un siniestro daña directamente un bien que integra su patrimonio o indirectamente el patrimonio como unidad (daños patrimoniales), o que afecta su integridad corporal o la vida (propia o ajena) con la que se halla en relación.

Osvaldo Zunino (2001), dice que “al interés se lo caracteriza como la relación económica de un sujeto con un bien, el interés tiene necesariamente un valor (valor del interés)”. (p.65)

Zunino (2001) nos dice en comentario al artículo 109 de la Ley N° 17.418 que el objeto del interés no es determinado bien del patrimonio, sino todo el patrimonio como destinatario eventual de la acción o pretensión de un tercero con causa en la responsabilidad civil del asegurado. Por lo expuesto, el siniestro no es el hecho dañoso ocasionado al tercero, sino la reclamación del

tercero fundada en la responsabilidad civil del asegurado por la producción de ese hecho.

Ahora bien, en los conceptos que ha manejado hasta ahora la doctrina, pareciera ser que el legislador intenta proteger el patrimonio del asegurado, por lo cual no se le encuentran razones válidas y lógicas para obligar a una persona (física o jurídica) a proteger su patrimonio, como sería en el caso de los seguros obligatorios automotores. En ese orden de ideas, la ley debería obligar a que aseguremos todos nuestros bienes, pero esto no sucede.

Es que sin dudas, es más lógico que el daño que tiene derecho a reparación es el daño ocasionado al tercero y a su patrimonio. Al reconocerse que el interés jurídicamente protegido es el de un tercero, su patrimonio o su integridad física o psíquica y/o la de su núcleo familiar, es natural que lo protejamos de todas sus eventualidades. No tiene nada que ver con el tercero que el conductor ocasione el accidente por culpa, culpa grave o dolo. La intención es secundaria, lo que le importa y necesita el tercero es la reparación del daño efectivamente sufrido y, así, la obligatoriedad de los seguros encontrará una razón lógica de ser.

Así pues, entra en juego la aparición de un tercer sujeto, distinto del asegurado y de la empresa que brinda la cobertura, y que además no forma parte del contrato de seguros celebrado entre éstos. Este sujeto, es el tercero damnificado, o en el caso concreto, la víctima del accidente que por ley tiene derecho a percibir directamente la indemnización allí prevista, dependiendo del tipo de lesiones que sufrió o si resultó fallecido. Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, son 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 de sus derechohabientes.

En Argentina, con el primer inconveniente que nos encontramos es que estas indemnizaciones “inmediatas” están pre-establecidas, y con la realidad inflacionaria de su economía, los montos suelen desactualizarse y resultar, generalmente, insatisfactorias.

Este seguro suele ser de renovación anual y puede contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo. Previamente se exige el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad. La prima que por ellos se paga se fijan según el mercado y, generalmente, son actualizadas por las compañías semestralmente o anualmente.

El seguro obligatorio automotor establecido por ley debe cubrir la responsabilidad civil del propietario y del conductor del vehículo —en el caso de que no sean la misma persona— por los daños y lesiones que causen a terceros, con un fin netamente social. En Argentina incluye también la defensa jurídica. Esta modalidad está regulada en nuestro país por la ley de seguros N° 17.418 y la ley de tránsito N° 24.449, con las respectivas reglamentaciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Se ha dicho que la finalidad que caracterizan al contrato de seguro es esencialmente proteger a la víctima; de ahí la facultad de traer a juicio coactivamente al asegurador y la prohibición de oponer defensas nacidas después del siniestro (CNCiv., Sala L, 26/05/95, voto del doctor Polak, in re “Correa, Mario R. c. Carbonetto Kolln, Devora J.”).

Interesa aquí hacer una breve reflexión sobre el seguro "obligatorio" y el "voluntario" de responsabilidad civil automotor, dado que no puede tener la misma inteligencia cuando se trata de un seguro contratado voluntariamente, que cuando se refiere a un seguro cuya contratación es impuesta por ley. En este caso una interpretación dinámica de la ley determina la incompatibilidad en mantener el mismo concepto para los dos supuestos.

Cuando las partes contratan voluntariamente, ejerciendo su derecho de autonomía de voluntad, el acuerdo celebrado será ley para ellos, y absolutamente oponible a terceros. Sin embargo, cuando hablamos de un seguro obligatorio, una ley impone la contratación en la cual las partes no gozan de posibilidad de negociación, la autonomía de la voluntad y libertad de contratar ceden ante un interés superior, que no es nada más y nada menos que la seguridad social, por lo que en este tipo de contratación caería en absurdo si procede algún tipo de excepción oponible a terceros, que son justamente a quien se supone que la ley intenta proteger, para que el mismo carezca de efectos.

En general, toda la doctrina local resalta la función social del seguro, pero discrepa a la hora de definir sus alcances concretos. La mayoría, pese a reconocer la función social, no conciben que el asegurador deba reparar todos los daños producidos al tercero víctima, sin consideración a las pautas del contrato de seguro invocado. Así lo entendieron también los jueces que conformaron la valiosa minoría del plenario "Obarrio".

Hay Estados que han adoptado un seguro de accidentes corporales con reparación automática preestablecida por los diferentes rubros amparados sin necesidad de reformar todo el sistema de responsabilidad civil y protegiendo a todas las víctimas, incluyendo el conductor y prescindiendo totalmente de cuestiones relativas a la responsabilidad, bastando con que la víctima sufra una lesión corporal en un accidente de tránsito. Ejemplo de ello son Colombia, Bolivia, Brasil, Costa Rica, Perú, Chile y Ecuador.

En efecto, en el seguro de responsabilidad civil el derecho a la indemnización de la víctima por el daño permanece incólume aunque quien hace la reparación sea un tercero profesional, es decir, la compañía de seguro. Así, con el seguro el derecho a la indemnización no sufre ninguna disminución. Por el contrario, resulta garantizado, puesto que al momento de la

reparación se evaluará solo la equivalencia entre el daño y su reparación. De este modo, el seguro automotor obligatorio de responsabilidad civil opera como una figura que, de ninguna manera, ataca la responsabilidad, por cuanto se busca garantizar la reparación a la víctima. Toda cláusula de exoneración y limitación de responsabilidad, por el contrario, dejan a la víctima del daño sin recursos, esto en la medida en que el acreedor vea disminuida o excluida la reparación y, en todo caso, su derecho a la indemnización. Ello, pues la compañía de seguros se debe subrogar en la posición del asegurado y reparar los daños sufridos por lesiones a los bienes y a las personas.

Opera una asunción de la obligación a indemnizar derivada del hecho del incumplimiento en el cual, solidariamente, el deudor incumpliente permanece obligado.

El contrato de seguros refuerza los derechos de la víctima, y reposa sobre la solidaridad en la reparación de los riesgos.

#### **2. 4. Ventajas. La reparación de la víctima como fin último del contrato de seguro**

El seguro obligatorio nace como una respuesta a la preocupación por brindarle la máxima protección posible a las víctimas de los accidentes automovilísticos y su fin mismo es que éstas encuentren siempre un patrimonio solvente a fin de hacer frente a la indemnización por la cual reclaman. Se intenta amortiguar la incidencia de las consecuencias que pudieran derivarse de la producción de un daño eventual.

En rigor de verdad, hoy el epicentro de dichos seguros, son las víctimas de los accidentes de tránsito y no el asegurado.

Para lograr que la víctima sea resarcida, resulta necesario brindarle un deudor digno, y la solución puede efectivamente pasar por el meridiano del

seguro, el cual solo habrá de implicar un cambio de partes, sin que ello importe modificación de los principios de la responsabilidad civil.

Como señala Garrigues (1983), en realidad, fue el derecho de la víctima el que pasó a primer línea”, alejando a este tipo de seguro, del esquema clásico de seguro de la responsabilidad civil.

Hasido instituido como un instrumento de intervencionismo estatal, enfocado en atender la preocupación social por el problema de las víctimas de la circulación de vehículos, en especial, por daños sufridos en las personas, y para que los damnificados obtengan el digno resarcimiento que la normativa civil consagra a su favor y que hoy se ve reforzada tras la incorporación de los tratados internacionales que se han sumado así al bloque de derechos constitucionales que protegen a la persona humana, su salud y su integridad física, psíquica y estética, a través de la recepción que de aquéllos ha hecho el inc. 22 del art. 75 de la Constitución Nacional Argentina. Su operatividad no atañe sólo al Estado sino también a los particulares y ello ha implicado ensanchar el enfoque meramente patrimonialista del Código Civil Argentino, considerando la salud, la integridad y la vida como un valor en sí mismos.

La víctima es la destinataria del pago de la indemnización, dado que se prevé una tutela superior, el que debe ser el propósito querido y seguido por la ley en razón de la función y utilidad social del contrato de seguro, frente a terceros porque si no se pensara en su protección, el destino de tamaña imposición quedaría totalmente frustrado. Las leyes deben interpretarse siempre evitando darles un sentido que ponga en pugna sus disposiciones, para adoptar como verdadero el que las concilie y deje a todas con valor y efecto.

### **3. El Seguro Automotor Obligatorio en América Latina**

En grandes líneas, podemos decir que la mayoría de los países de Latinoamérica contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños. Tal es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela.

La implementación del seguro obligatorio no viene a modificar la responsabilidad civil en sí misma sino, por el contrario, tiene como un fin inmediato mitigar la extensión y propagación del siniestro, es decir, impedir que continúe su avance. En este orden de ideas, seguidamente nos ocuparemos de los aspectos más determinantes de esta temática, describiendo cómo cada país latinoamericano ha plasmado en su cuerpo normativo al seguro automotor obligatorio.

Podemos destacar en todos ellos la evolución a un sistema de protección social para proteger a las víctimas de accidentes de tránsito.

La implementación del seguro obligatorio se dió posterior a la suscripción de la convención Europea de 1959, suscrita en Estrasburgo. El primer país de esta región que intentó implementar el seguro obligatorio de responsabilidad civil fue Venezuela, mediante el decreto reglamentario de la ley de tránsito terrestre del año 1960. Pero fue en el año 1985 que se expidió una resolución, la cual fue objeto de análisis en un coloquio celebrado en Caracas el 22 de noviembre de 1985. Como lo menciona el Ministerio del Poder Popular para Ciencia, Tecnología e Industrias Intermedias, se refiere a la Resolución del Ministerio de Transporte y Comunicaciones del 6 de julio de 1985 que, posteriormente, quedaría contenida en la Ley de Tránsito Terrestre del 20 de septiembre de 1986. Esta Ley fue posteriormente modificada en los años 2000, 2001 y 2008 y en todas ellas ha quedado incorporado un artículo que hace referencia a la obligatoriedad de contar con un seguro para vehículo (responsabilidad civil). Se prevé en esta legislación que los seguros obligatorios

no pueden terminarse anticipadamente, teniendo la víctima una participación más activa, ya que puede convenir directamente con la empresa de seguros el pago de los daños causados, notificar el siniestro, y de no lograr un acuerdo, demandar en forma directa.

En general, esos seguros operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y, a veces, cubren daños materiales en forma limitada. En todos los casos incluyen gastos médicos, también hasta un límite establecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del vehículo por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades reparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

En Brasil, se encuentra vigente La Ley N° 6.194 de 19 de diciembre de 1974, donde se establece el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT). El mismo tiene una vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados. En caso de que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los causahabientes reciben igualmente la indemnización del DPVAT. En caso de que el vehículo no cuente con seguro o

la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responde con su propio patrimonio. No se encontró un mecanismo o fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlo.

En Colombia se encuentra vigente el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), el cual incluye una cobertura con tope máximo por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima. Agotadas las cuantías, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA). Excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable. (Decreto No. 1.032 de 1991, Decreto N° 2.878 de 1991 y Decreto N° 1.283 de 1996 ). El Fondo cubre a las víctimas de accidentes causados por vehículos no identificados y no asegurados (Gastos médicos e indemnizaciones por muerte), gastos médicos que traspasan los 500 smdl establecidos por la póliza del SOAT y hasta un tope de 800 smdl (salario mínimo diario legal), víctimas de atentados terroristas y eventos catastróficos.

La entidad responsable del Fondo depende del Ministerio de Salud y es parte del Fondo de Solidaridad y Garantía. Se financia con un 20% de las primas totales pagadas por los asegurados y retornos obtenidos por el manejo financiero de estos recursos. El Fondo de Compensación de Colombia (FONSAT), no sólo protege a las víctimas de automóviles no identificados o no asegurados sino que sirve también como un fondo de aseguramiento de “segundo piso”. Este fondo se creó para constituir un “pool” grande de riesgo para los eventos más costosos y para proteger de esta manera a las aseguradoras contra el riesgo financiero causado por estos eventos. En la medida que los topes del FONSAT se agotan, los daños restantes serán cubiertos por la aseguradora de la víctima, o en su defecto, por el Estado.

En Perú, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue establecido por el Código de Transporte y está regulado por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre N° 27.181 de 1999, el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y el Decreto Supremo N° 049-2000-MTC. El SOAT cubre supu estos de muerte y lesiones corporales sufridas por las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo, como consecuencia de un accidente de tránsito. No incluye daños a las cosas. La responsabilidad del conductor no es determinante para la aplicación del SOAT. Se indica que su creación obedece a un fin netamente social pues su objetivo es asegurar la atención de las víctimas de un accidente de tránsito ante el riesgo de muerte y lesiones corporales y se prevé el “pago inmediato” de las indemnizaciones por lesiones o muerte como para el gasto médico y de sepelio, por parte de la Superintendencia de Banca y Seguros de Perú. El pago de las respectivas indemnizaciones se hace sin ninguna investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, estableciéndose un procedimiento de queja o denuncia para el caso de que la aseguradora se niegue a atender dichas indemnizaciones

La víctima de daños causados por un vehículo no asegurado y cuyo responsable no cuente con recursos para resarcir por daños o que se haya dado a la fuga y no sea identificado debe asumir por su cuenta los daños materiales y su recuperación física y psicológica.

El aumento de la siniestralidad y la amplia cobertura a las víctimas de los accidentes de tránsito ha provocado un aumento de las primas que generó la disconformidad y el aumento de los precios del transporte público de pasajeros.

La Ley N° 28.839 modificó el régimen anterior al regionalizar el SOAT, el cual actúa en forma local autorizando a las asociaciones de fondos regionales, creadas por los mismos transportistas, a entregar certificados de seguros para

el transporte público terrestre y mototaxis, urbano e interurbano. La principal crítica recibida fue por la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios, ya que los fondos serán administrados por quienes ocasionan la mayoría de los accidentes en el Perú y se desprotege a la víctima fuera del ámbito territorial en el que está establecido el seguro.

En Chile, el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), está vigente desde 1987 (Ley N° 18.490); garantiza al damnificado de un accidente de tránsito una indemnización con límites máximos prefijados en gastos médicos y hospitalarios y por cada día de permanencia en institución hospitalaria, sin importar si es conductor, pasajero o peatón, culpable o víctima del accidente. No se considera la culpabilidad para el pago sino solo la demostración del accidente sufrido y las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima. En otras palabras, cubre los riesgos de muerte, la incapacidad total o parcial y las lesiones que sufran las personas como consecuencia de accidente en que intervenga el vehículo asegurado. Adicionalmente, cubre los gastos de hospitalización o atención médica, quirúrgica, dental, farmacéutica y rehabilitación.

También cubre los gastos médicos relativos a la atención prehospitalaria y el transporte sanitario. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor (artículo 6 de la Ley N° 18.490).

Cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan corresponder. No hay un mecanismo previsto para el caso que los responsables no puedan afrontar los pagos.

En Bolivia se implementó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por Ley N° 1.883 del 25/06/1998 y se reglamenta por el Decreto Supremo N° 25.785 del 25/05/2000. El artículo 37 de dicha Ley dispone:

Se establece como obligatorio, que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República, sea cual fuere su tipo, cuente con un seguro de accidentes de tránsito. Dicho seguro será indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa contra la entidad aseguradora.

Las principales características de este sistema son que presta cobertura uniforme y única para los gastos médicos originados por accidentes y/o muerte. Los centros médicos de salud pública, seguridad social y privados obligatoriamente deben prestar asistencia médica a las víctimas. El damnificado tiene acción directa contra el asegurador. Se establecen límites por persona y por evento, sin límite a la cantidad de personas.

El seguro obligatorio tiene como objetivo el otorgar la cobertura uniforme y única de los gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte de cualquier persona individual, que sufra los eventos de accidente o muerte originada por vehículos automotores en el territorio de la República.

El capital asegurado máximo para las eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos es de dos mil trescientos (2.300) DEGs por persona afectada por cada evento y sin que exista límite de personas cubiertas por el mismo.

Los vehículos de todo tipo que circulen en territorio nacional deberán portar obligatoria y permanentemente el certificado de Seguro que acredite la validez de este seguro. El incumplimiento de esta disposición será sancionada de acuerdo a la ley.

La calificación del grado de invalidez, deberá realizarse con el mismo Manual que los Seguros colectivos del Seguro Social Obligatorio.”

El Fondo de Indemnizaciones SOAT (FISO) se destina a pagar por los siniestros producidos cuando el vehículo causante se evade impidiendo su identificación. En caso de que el vehículo involucrado no tenga SOAT o esté vencido, el conductor o su propietario deberán pagar todos los gastos del siniestro, inclusive, los de los lesionados o fallecidos que sí estén cubiertos por el SOAT hasta los límites establecidos. En este caso, las entidades aseguradoras podrán reclamar contra el propietario del vehículo involucrado no asegurado por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas (artículo 31 del Decreto N° 25.785).

El FISO no cubre los supuestos en que el responsable no tenga recursos para responder por los lesionados o fallecidos no cubiertos por el SOAT. No obstante ello, el artículo 36 del Decreto mencionado dispone que todo centro médico, público o privado, está en la obligación ineludible de atender a las víctimas de lesiones de tránsito para lo cual deberá tomar los recaudos necesarios. La negativa será considerada como delito de denegación de auxilio, previsto y sancionado por el artículo 281 del Código Penal.

En Costa Rica la Ley N° 5.930 del 13 de septiembre de 1976 promulgó la ley de tránsito, la cual incorporó la creación del Seguro Obligatorio de Vehículos Particulares. Dicha Ley fue modificada por la Ley N° 6.324 de 1979 y, posteriormente, por la “Ley de tránsito por vías públicas terrestres” o Ley N° 7.331 de 1993. El Seguro Obligatorio Automotor (SOA), cubre la lesión y la muerte de las personas víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad civil, derivados de la posesión, uso o mantenimiento del vehículo. El seguro brinda los servicios de atención médico-quirúrgica, farmacéutica y de rehabilitación, prestaciones en dinero por incapacidad total permanente o muerte y gastos de funeral de las personas que resulten lesionadas o fallecidas como consecuencia del accidente.

La cobertura del SOA es tarifada por persona fallecida o lesionada (equivalente a USD10.000). En casos graves, con aval médico, la cobertura podrá incrementarse al doble por persona. Para lesionados menores de 13 años o mayores no asegurados por la Caja Costarricense del Seguro Social (CCSS), el monto de cobertura podrá duplicarse, previo estudio socioeconómico, recomendación médica y aprobación medica del Departamento de Seguro Obligatorio Automotor (INS 2011).

### **3.1. Eficacia en su aplicación**

Al tratarse de un seguro obligatorio, la situación anhelada sería que la empresa aseguradora cubra más allá de quien haya tenido la responsabilidad en el accidente, sin poder excusarse de hacerlo en función de las exclusiones o franquicias previstas en la póliza, sin perjuicio que luego pueda repetir contra su asegurado por las sumas abonadas, en tanto se determine si éste actuó o no con dolo o culpa grave, o incurrió en algunas de las exclusiones de cobertura previstas en la ley. Claramente esto es una utopía, por la cual cada gobierno debería bregar alcanzar.

Sin embargo, está claro que actualmente el seguro obligatorio que prevé la ley encuadra dentro de los seguros de responsabilidad civil de indemnidad o indemnización ya que su finalidad es que los terceros damnificados puedan reclamar directamente frente a las empresas aseguradoras y obtener una indemnización – al menos parcial – de los daños sufridos.

En América latina, la importancia de esto es vital. Lamentablemente, los países de la región poseen economías muy fluctuantes, con altos niveles de desempleo y, por ende, de pobreza, y sistemas de salud pública deficientes. Esto se vincula estrechamente con la necesidad que los seguros obligatorios sean más eficaces y operativos al momento de un siniestro, dado que las

lesiones padecidas necesitan de atención médica inmediata. Pensemos, por ejemplo, en un jefe de familia de clase media sin cobertura social, con una lesión grave en uno de sus miembros inferiores, que le imposibilita su movilidad. Los hospitales públicos colapsados, sin recursos propios para afrontar su atención médica, inmerso en un sin fin de trámites administrativos y judiciales para que los responsables asuman sus cargos, y detrás de todo ello, un grupo familiar sin sustento.

Se puede decir que la región ha hecho un esfuerzo importante para contar con coberturas para las víctimas de accidentes de tránsito, aún cuando tiene las limitaciones propias de su desarrollo económico y de percepción del riesgo. Esta es la realidad latinoamericana, tal vez Chile, Colombia y Brasil tengan sistemas un tanto más avanzados pero, en líneas generales, el Seguro Obligatorio aún no ha evolucionado hacia la cabal protección de los damnificados.

#### **4. Conclusión**

Ricardo de Angel Yágüez (1989) comienza su libro sobre responsabilidad civil diciendo que “el no causar daño a los demás es quizá, la más importante regla de las que gobiernan la convivencia humana”. (p.21)

El derecho no protege entonces a quien causa un daño a otro. Muy por el contrario, hace nacer una obligación –en sentido jurídico- de dejar a esa persona en una situación lo más parecida posible a como se encontraba antes de sufrir el daño. Esto es lo que se llama “responder” o ser “responsable” o tener “responsabilidad” por el daño padecido por otra persona

América Latina avanza hacia la concientización de la gravedad de los accidentes de tránsito, y por lo tanto, la tendencia es incorporar esquemas de cobertura basados en la contratación obligatoria de los mismos.

Es evidente la necesidad que existe de contar con una cobertura en beneficio de la sociedad ya que, desafortunadamente, existen muchas situaciones en que los responsables de los accidentes no cuentan con la liquidez suficiente para resarcir a los afectados, en cuyo caso éstos, con sus propios recursos, deben hacer frente a los daños ocasionados. Se intenta lograr seguridad jurídica, un trato justo para los afectados por accidentes viales y, por supuesto, el ahorro de recursos presupuestales de los gobiernos estatales.

En el fin social del seguro y la tendencia cada vez más firme en el moderno derecho de daños consistente en proteger a la víctima procurando que el daño injustamente causado sea debidamente reparado, encontraremos el respaldo para hacer de este marco jurídico un importante avance.

El seguro obligatorio es un instrumento valioso en la medida que brinda apoyo y respaldo a todos los afectados de accidentes de tránsito, donde lo primordial es garantizar el cuidado inmediato e integral de los accidentados. La atención oportuna permite que lesiones menores no se compliquen, y que aquellas que son de mayor gravedad no terminen necesariamente con la vida de las personas. Una persona herida no es un daño individual, pues detrás de ella hay toda una familia que se ve afectada, no solo en lo emocional, sino también en lo económico.

Yace un imperioso cambio legislativo para paliar o atemperar situaciones que afectan a los terceros damnificados en ocasión de accidentes de tránsito de automotores.

Es indispensable que el Congreso de la Nación Argentina establezca un régimen armónico de seguro obligatorio automotor, dando mayor protección a las víctimas de los accidentes de tránsito. Hubo muchos proyectos de ley caídos en el olvido. No obstante, el seguro obligatorio automotor permanece lejos de ser una prioridad legislativa para nuestras autoridades.

Para al menos mitigar la insuficiencia del sistema vigente, ¿hay algo que pudiera hacerse en lo inmediato?

La SSN, al menos, debería elevar la suma máxima asegurada del seguro obligatorio automotor. Cuando se implementó el sistema mediante la res. 21.999/1992, la suma mencionada para el caso de muerte era de \$ 30000, cifra que entonces equivalía a U\$S 30000. Recientemente, la resolución general de la SSN 38.066, del 27/12/2013, aumentó dicha suma máxima a \$200.000. Hoy —2014—, un cuarto de siglo después, la misma suma es sustancialmente menor si se la compara con el valor de la divisa al regir la res. 21.999/1992. Comprendemos que concurren factores como el que los seguros sean accesibles para generalidad de la ciudadanía, pero es inaceptable que el propio estado propicie coberturas a sabiendas de ser insuficientes.

Asimismo, mientras el legislador instaure un régimen de limitación de defensas oponibles por el asegurador, apelamos a que nuestros jueces actúen y no hagan lugar a las exclusiones de cobertura.

## **5. Bibliografía y fuentes de información**

### **5.1 Bibliografía**

Barbato, N. (1988). *Culpa grave y dolo en el derecho de seguros*. Buenos Aires: Hammurabi.

Brebbia, R. (1982). *Problemática jurídica de los automotores*. Buenos Aires: Astrea.

Bustamante Alsina, J. (2007). *Teoría General de la Responsabilidad Civil* (9ª ed.). Buenos Aires: Abeledo -Perrot.

- Diez Picazo, L. (1972). *Fundamentos del derecho civil patrimonial*. Madrid: Tecnos S.A.
- Garrigues, J. (1983). *Contrato de seguro terrestre*. Madrid: s.n.
- Gual Acosta, J. (2012). *Cláusulas de exoneración y limitación de responsabilidad civil*. Bogotá: Ibañez.
- Ordoqui Castilla, G. (2001). *Derecho de tránsito. Contrato de seguro y seguro obligatorio de automóviles*. Montevideo: La Ley.
- Ossa Gómez, J. (1991). *Teoría general del seguro. El contrato*. Bogotá: Temis.
- Piedecasas, M. (1999). *Régimen legal del seguro*. Santa Fe: Rubinzal.
- Stiglitz, R. (1998). *Derechos de Seguros*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.
- Stiglitz, R. (2008). *Derechos de Seguros*. Buenos Aires: La Ley.
- Stiglitz, R. y Stiglitz, G. (1991). *Seguro contra la responsabilidad civil*. Buenos Aires: Depalma.
- Viney, G. y Jourdain P. (2001). *Les effets de la responsabilité*. Paris: L.G.D.J.
- Zunino, J. (2001). *Régimen de Seguros – Ley 17.418*. Buenos Aires: Astrea.
- Zunino, J. (2013). *Régimen de Seguros – Ley 17.418*. Buenos Aires- Bogotá: Astrea.

Yágüez R. (1989). *La responsabilidad civil* (2ª ed.). Bilbao: Universidad de Deusto.

## 5.2 Fuentes de información

Asociación Boliviana de Aseguradoras ABA. Póliza uniforme SOAT.  
Recuperado de <http://www.ababolivia.org/archivos/soat/rais-285-00.pdf>

C.Nac.Civ., en pleno, 13/12/2006 – Obarrio, María P. v. Microómnibus Norte S.A. y otro. Recuperado de [www.lexisnexus.com.ar](http://www.lexisnexus.com.ar)

CNCiv., Sala L, 26/05/1995, voto del doctor Polak, in re “Correa, Mario R. c. Carbonetto Kolln, Devora J.” *La Ley*, 1998(B), 913-915.

Decreto del Poder Ejecutivo Nacional N° 692/92. Recuperado de <http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=117311>

Diez Schewerter, J. La resarcibilidad del daño no patrimonial en América Latina: una visión histórica comparativa” Recuperado de [www.bibliojuridica.org/libros/4/1943/20](http://www.bibliojuridica.org/libros/4/1943/20)

Ley Nacional de Seguros N° 17.418. Recuperado de [www.infoleg.gov.ar](http://www.infoleg.gov.ar)

Ley chilena N° 18.490. Recuperado de <http://www.indecopi.gob.pe/upload/clc/informes/2002/resol025CLC.PDF>

Ley de Tránsito de Bolivia N° 18.883. Recuperado de  
[http://www.spvs.gov.bo/NR/rdonlyres/D83987AD-192F-46  
6AE719BF6351322/1304 /Leyseguros.pdf](http://www.spvs.gov.bo/NR/rdonlyres/D83987AD-192F-466AE719BF6351322/1304/Leyseguros.pdf)

Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte t.o. por dec 2254/92.  
Recuperado de  
[http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/5000-  
9999/8720/norma.htm](http://infoleg.mecon.gov.ar/infolegInternet/anexos/5000-9999/8720/norma.htm)