

CAPÍTULO III

FUNCIÓN SOCIAL DEL SEGURO

*“La rica problemática que se plantea el seguro de responsabilidad, no se agota con el examen austero de su regulación sino que invade el campo de los intereses sociales –necesariamente– para enfrentarse con tres problemas esenciales: los terceros al encuentro del asegurador, la acción directa contra el asegurador del responsable del daño, y los seguros obligatorios”¹⁹⁶.
“La reparación de los daños se vuelve entonces una cuestión prioritaria de justicia, paz, orden y seguridad. Una cuestión prioritaria, en síntesis, para el Derecho”¹⁹⁷.*

La función social que cumple uno de los institutos más importantes del Derecho Comercial puede ser abordada desde dos perspectivas:

(i) En relación a la masa de asegurados: en cualquier especie asegurativa, el tomador traslada el riesgo de sufrir una consecuencia patrimonial negativa en su economía individual al asegurador a cambio de una contraprestación. La organización empresarial le permite al asegurador, mediante la contratación en masa, repartir entre la comunidad

¹⁹⁶ ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, Lerner, Buenos Aires, 1974, pág. 18.

¹⁹⁷ MOSSET ITURRASPE, Jorge, *Responsabilidad civil*, Hammurabi, Bs. As., 1992, pág. 28.

de asegurados amenazados por idéntico riesgo las consecuencias dañosas de los siniestros. Desde este aspecto cumple innegablemente una función eminentemente social, cual es permitir al sujeto soslayar un daño que individualmente sería sumamente dificultoso eludir¹⁹⁸.

(ii) En relación a las víctimas de los accidentes de tránsito: sin ingresar a la trillada temática –entre los nuestros por cierto– que considera al damnificado consumidor del seguro, constituye una verdad apodíctica que el seguro de responsabilidad civil automotor ostenta una función social¹⁹⁹,

¹⁹⁸ “La agravación de los riesgos económicos de la producción por la gran industria y la necesidad de arriesgar capitales cada vez más voluminosos para perfeccionarla, a la vez que emplear medios más peligrosos para la vida e integridad de los servidores, usuarios y habitantes en general, ha aumentado la conciencia acerca de la función social del remedio que en virtud de una mutualidad directa o indirecta de los amenazados por idéntico riesgo, permite repartir entre los partícipes las consecuencias dañosas de los siniestros. Esta tendencia, esta coincidencia de la función social del seguro, acentuada en el siglo XIX, ha adquirido pleno desarrollo en el curso del siglo XX”. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, “De los aseguradores y su control”, “Estudios en homenaje a Isaac Halperín”, Depalma, Buenos Aires, 1978, págs. 1119 y 1120.*

¹⁹⁹ “El seguro de responsabilidad civil, estructurado a partir del artículo 109 de la Ley de Seguros, tiene una función social, ya que sus efectos prácticos inciden sobre la comunidad en forma directa...”. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 372.* “...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”. PIROTA, Martín D., *Derecho de seguros, 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), pág. 3.* Disponible en www.martindiegopirota.com.ar.

y que conforme a la tesis solidarista (seguro alpino²⁰⁰), consiste en brindar reparación a los dañados como consecuencia del tránsito, sin atender a la conducta del asegurado en la producción del siniestro. Es la perspectiva que procurará desarrollar el trabajo²⁰¹.

1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO: MODERNA ENDEMIAS MUNDIAL

“...los accidentes de tránsito en rutas y calles de nuestro país son una de las tantas lacras con las que convivimos, tan ignominiosa como la desocupación, la corrupción o la decadencia del sistema educativo”²⁰².

²⁰⁰ Las vertientes del actual seguro son dos: el seguro anglosajón, que persigue el lucro, y el seguro alpino, que promueve la solidaridad. Sus tesis, aparentan ser teóricamente irreconciliables, empero en el plano internacional existen acercamientos entre ambos sistemas. V. gr. en Estados Unidos, centro indiscutible de explotación del seguro anglosajón, el Poder Ejecutivo y el Poder Judicial establecieron políticas acérrimas de defensa a los consumidores, con el palmario propósito de lograr un seguro de mayor sentido social. Cfme. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, Universidad, Buenos Aires, 2003, pág. 21 y ss.

²⁰¹ *“Para algunas clases de seguros esta función social aparece con caracteres más nítidos, porque el beneficio se traduce más directamente en este aspecto sin necesidad de inquirir la repercusión social a través del complejo sistema económico. Así ocurre, v.gr. con el seguro de accidentes de trabajo [situación perfectamente asimilable a los accidentes de tránsito], en el cual el cumplimiento en tiempo de las prestaciones que constituyen paliativos necesarios para atenuar las consecuencias físicas y patrimoniales del accidente, es indispensable para evitar el resentimiento social que resulta del desamparo o la falta de oportunidad de la asistencia exigida, por un lado, por la ley, y, por otro, por la solidaridad social”*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, “De los aseguradores y su control”*, ob. cit., pág. 1120.

²⁰² LÓPEZ HERRERA, Edgardo, *Teoría general de la responsabilidad civil*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, pág. 653.

La Organización Mundial de la Salud calificó de endemia a los accidentes de tránsito y refirió que resultan ser una de las casuas que provocan mayores estragos a la sociedad²⁰³. Definidos, por el art. 64 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (en adelante “LNT”), como todo hecho que produzca daño en las personas o cosas como consecuencia de la circulación²⁰⁴, constituyen indiscutidamente una “endemia moderna”, desconocida por nuestros antepasados²⁰⁵, que

²⁰³ El Prof. Dr. Sobrino, citando a Raúl E. Malimovca y Carlos A. Gherisi, concluye en que “...las muertes y las lesiones por accidentes de tránsito son una de las mayores “epidemias” de nuestra sociedad “postmoderna”. SOBRI-NO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 42.

²⁰⁴ El concepto de accidente conlleva intrínsecamente la involuntariedad de la acción u omisión que lo genera. Consecuentemente estarían excluidos del concepto legal, los daños intencionales provocados con un vehículo automotor. “No todo hecho dañoso causado por un vehículo automotor puede ser considerado como accidente, pues es inherente al sentido que se acuerda a este vocablo que el daño no sea causado intencionalmente. La voz accidente lleva implícita la idea de un acontecimiento imprevisto, aunque hubiera podido preverse, que se encuentra necesariamente en pugna con el carácter expreso del daño en los hechos ilícitos dolosos”. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. I, Astrea, Buenos Aires, 1982, pág. 24. “...en la noción de accidente debe descartarse la idea de dolo...”, AREAN, Beatriz A., *Juicio por accidentes de tránsito*, t. I, Hammurabi, Buenos Aires, 2005, pág. 42. En este orden de ideas, Ley española sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, del 29 de octubre de 2004, en el art. 1 inc. 4 *in fine* establece que “...no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la utilización de vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y bienes”. Texto completo de la ley en “Revista de responsabilidad civil y seguros”, La Ley, diciembre de 2004, pág. 117 y ss.

²⁰⁵ “La evolución de la locomoción mecánica ha creado un problema desconocido para nuestros antepasados, haciendo necesaria la intervención del legislador para que la persona damnificada por los accidentes de automóviles, sea completa y debidamente reparada sin depender de la diversa situación económica del generador del hecho [ni de su actuación en la producción del siniestro, v. gr. culpa grave], ya que la posesión del automóvil no siempre es índice de solvencia material”. CÁMARA, Héctor, *Seguro obligatorio de automóviles (responsabilidad civil)*, Depalma, Buenos Aires, 1943, pág. 27. “El rápido

genera devastadoras consecuencias, y que actualmente presenta índices alarmantes²⁰⁶.

aumento de vehículos de tracción mecánica, que circulan por calles y caminos, ha creado nuevos y graves problemas que trascienden la esfera del daño privado y se convierten en un hecho social que afecta profundamente a la comunidad, pues los accidentes de tránsito restan centenares de ciudadanos socialmente útiles y debilitan la economía pública, con la pérdida de su productibilidad y la destrucción de sus propiedades". FIKELSTEIN, José, Accidentes de tránsito, Buenos Aires, 1942, pág. 17.

²⁰⁶ *"La problemática de los accidentes de tránsito no es privativa de nuestro país. Es un tema de preocupación mundial [...]. En Argentina la situación es muy grave, ya que nuestro país ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito: 21 personas mueren por día, 7.579 muertos en un año (1998), 125.000 heridos de distinta gravedad, y pérdidas materiales estimadas en una cifra superior a los 5.000 millones de dólares anuales". Cfr. revista *Luchemos por la vida*, Año 5, N° 13, o en www.luchemos.org.ar/espa/index.htm. Cit. LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, Rubinzal - Culzoni, Santa Fe, 2005, pág. 14. De acuerdo a las estadísticas brindadas por la asociación civil *Luchemos por la Vida* "...en los últimos años en nuestro país, muere mensualmente un promedio de veinte personas por día en accidentes de tránsito, lo que hace un total anual promedio de siete mil ciento veintitrés [7.123] fallecidos por accidentes de la circulación automotor. Los heridos superan normalmente los ciento veinte mil al año (120.000)". LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., pág. 15. Según un reciente informe, del año 2008, emitido por la asociación civil mencionada, el número de muertos promedio por día en nuestro país asciende a 22. El Dr. Pagés Lloverás explicita que -según el Instituto de Seguridad Vial- en el año 2003 se produjo la mayor cantidad de muertes en nuestro país a consecuencia de los accidentes de tránsito, la cifra récord ascendió a 9556 y superó con creces la presentada en los últimos cinco años. Por su parte, el número de damnificados con lesiones permanentes alcanzó a 19.710, y el costo económico total para afrontar las contingencias fue de alrededor del 4% del producto bruto interno, esto es, cuatro mil doscientos millones de dólares (US\$4.200.000.000). PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL, 2004-E-1460. La Argentina tiene uno de los más altos índices del mundo de muertes en accidentes de tránsito, y la relación por cada millón de vehículos es, en USA: 196; España: 211; y en la Argentina: 1058. Según un reciente informe de la Defensoría del Pueblo*

La inclusión del automóvil en nuestro país se produjo a fines del siglo XIX²⁰⁷. Ya en la década de 1940, el parque automotor argentino era de 427.750 unidades, y se advertían con elocuencia las dificultades que el tránsito vehicular ocasionaba, el comprometido interés social y la afectación a la vida económica producto de sus secuelas. En la década de 1970 el accidente de automotor ocupaba un honroso tercer lugar en la escala de las causas de mortandad, después de las afecciones cardiovasculares -30,7%- y el cáncer -18%-, concurriendo con una tasa del 7%²⁰⁸.

de la Nación durante el año 2005 se produjeron 10.531 muertes por accidentes de tránsito y 15.000 personas con discapacidad permanente, y se estima un monto por daños inmediatos o mediatos del orden de los 10.000 millones de dólares. Estas cifras de muertes significan que pierden la vida por día 29 personas, lo que equivaldría a la caída de una avión con 200 pasajeros o una tragedia de Cromañón por semana. En todas las estadísticas, los accidentes de tránsito son la primera causa de mortalidad de la población menor de 30 años. Cfme. CAO, Horacio, *Accidentes de Tránsito: Endemia Moderna*, en diario "El Liberal", edición de archivo, Santiago del Estero, sábado 18 de marzo de 2006, Año VI, disponible en www.elliberal.com.ar.

²⁰⁷ El 24 de noviembre de 1879, Dalmiro Varela Castex introduce por primera vez un automotor en Argentina, tratábase de un triciclo De Dion - Bouton a vapor. En 1895, llega a Buenos Aries el primer automóvil, un Daimler importado por Dalmiro Varela Castex. Información extraída de www.cocheargentino.com.ar/variados/cronologia.htm.

²⁰⁸ Diario "La Razón", del 28/11/74. Cit. SOLER ALEU, Amadeo, *Seguro de automotores*, Astrea, Buenos Aries, 1978, pág. 2. "Se afirma, en literatura médica, que en los índices de mortalidad de la especie humana, los más altos índices están dados por el cáncer, las enfermedades cardiovasculares, la droga y los accidentes de tránsito". LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, Ad - hoc, Buenos Aires, 1990, págs. 11 y 12. La diferencia radica en que en los primeros casos es posible la actuación de la ciencia, mientras que en los accidentes de tránsito actúa exclusivamente la voluntad del hombre.

“El aumento del parque automotriz y consecuentemente el de víctimas de accidentes de tránsito son hechos que han ingresado a la categoría de notorios, de allí que no sea indispensable recurrir a datos estadísticos para convencernos de lo cotidiano. Como tampoco, por ser ostensible, que el accidente de la circulación provoca daños, las más veces no reparados o insuficientemente reparados”²⁰⁹.

2. SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR

2.1. IMPLEMENTACIÓN EN ARGENTINA

(I) REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE

El Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte, aprobado por el decreto del PEN N° 692, del 27 de abril de 1992²¹⁰, impuso en su artículo 67²¹¹ la obligatoria contratación de

²⁰⁹ STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993, pág. 11.

²¹⁰ A su turno el decreto 692, fue ordenado, corregido y aprobado por el decreto 2.254, dictado el 1 de diciembre de 1992, pero no modificó el texto del art. 67, referido al seguro obligatorio automotor.

²¹¹ Artículo 67: *“Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, incluidos los transportados. Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse en cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que deberá otorgar al asegurado el comprobante que indica el inc. c) del art. 38.*

Las denuncias de siniestros se recibirán en base al acta de choque del inc. a) del art. 8, remitiendo copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorios o velatorio de terceros serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se puedan hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derecho-habientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecho con motivo de este pago.

un seguro de responsabilidad civil para el uso de automotores²¹², con el palmario propósito de brindar reparación a los terceros, transportados o no, que sufran daños en su integridad psicofísica. El diseño es que ningún damnificado de un siniestro vial se quede sin resarcimiento. “*El problema de la indemnización a los damnificados en accidentes por el uso de automotores preocupó y preocupa crecientemente a los gobiernos de todos los países*”²¹³. Fue así que recién a partir del 1 de febrero de 1993²¹⁴, es obligatoria en nuestro país la

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el Sistema Nacional de Antecedentes del Tránsito el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá según haya denunciado o no accidentes el asegurado, en el año previo de vigencia del seguro”.

²¹² “...el seguro de la responsabilidad civil [...] tiende a hacerse obligatorio, y no pudiendo ser llamados a contribuir los terceros, posibles víctimas, porque no pertenecen a una clase determinada como en el seguro social, propende naturalmente a transformarse en un seguro a favor de terceros. El motivo de la tendencia de esta transformación, que por ahora sólo se manifiesta en el campo automovilístico, no precisa de particular explicación. Se comprende considerando que mientras lo que preocupa al particular es garantizarse contra la presencia de una deuda onerosa, lo que preocupa al legislador es que la víctima de un accidente encuentre reparación en el patrimonio del responsable”. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, Depalma, Buenos Aires, 1944, pág. 58.

²¹³ Según Proyecto del Poder Ejecutivo nacional de 1974, por el que se instituye con carácter nacional y obligatorio un seguro de responsabilidad civil por el uso de automotores, remitido al Congreso nacional el 20 de agosto de aquél año. Explicitaba que por aquél entonces la casi totalidad de los países en Europa, algunos en África y otros en América, entre ellos Brasil, Estados Unidos y Canadá, habían organizado un sistema de seguro obligatorio con diferentes técnicas, pero esencialmente inspirado por la necesidad de hacer efectiva la reparación. Disponible en LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit., pág. 25 y ss.

²¹⁴ Según art. 3 de la Resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación N° 21.999/92.

contratación del seguro de responsabilidad civil para el vehículo automotor²¹⁵.

La necesidad de su consagración²¹⁶, en aras al elevado interés social que representa, fue reiteradamente propuesta a través de diversos y encomiables proyectos²¹⁷ que desafor-

²¹⁵ “Por decreto del Poder Ejecutivo (2254/92) al aprobarse el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (dec. 692), se aprovechó la ocasión, para filtrar, en una única norma (art. 67), la obligación de contratar un seguro “de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad” en la materia. Y lo que debió haber sido un motivo de alborozo porque, como quiera que sea, es una respuesta, no alcanza para el festejo. Porque nació enfermo de inconstitucionalidad. Y porque padece de insustancialidad absoluta. Pero lo cierto es que nació en, y para la Argentina, el seguro obligatorio”. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., págs. 8 y 9.

²¹⁶ El problema de la implementación de un seguro obligatorio, que remonta su génesis a principios del siglo XX, es concomitante con la fabricación y comercialización en masa de los automóviles. El decreto del PEN N° 22.630, del 11 de octubre de 1945, encomendó a la SSN y a la Dirección Nacional de Transporte el estudio de un seguro obligatorio para todos los automotores que circulen en el país, que permita resarcir los daños físicos causados por accidentes de tránsito a terceras personas.

La Ley Nacional de Vialidad N° 12.346 constituye un antecedente en nuestro país de la existencia de un seguro obligatorio. El art. 10 inc. f) establecía la contratación obligatoria de un seguro para el transporte público interprovincial, de pasajeros y mercaderías. Empero, la experiencia fue prácticamente nula por su general incumplimiento.

“Si bien correctamente se señala que el seguro automotor obligatorio fue introducido, en el ámbito nacional, en el art. 67 del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional 2254/92 al aprobarse el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (dec. 692/92) (Adla, LII-D, 4173; LII-B, 1725), en la legislación Provincial encontramos leyes que habían consagrado seguros obligatorios de accidentes de tránsito. En tal sentido podemos citar la ley 1271 [del 13 de julio de 1948] de la Provincia de San Juan y la ley 2162 [del 21 de abril de 1953] de la Provincia de Mendoza”. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, pub. cit., pág. 1469.

²¹⁷ V. gr. Proyecto de Seguro Obligatorio de Automóviles, de Héctor Cámara, 1943; Proyecto de Ley de Seguro Obligatorio de la Responsabi-

tunadamente no encontraron cobijo en nuestros parlamentarios.

Sin perjuicio de no haber resultado ser el medio²¹⁸ ni el modo²¹⁹ idóneo, lo cierto es que nuestro país cuenta desde 1993 con un seguro de responsabilidad civil de contratación obligatoria²²⁰, que cubre las nefastas consecuencias

lidad Civil por el Uso de Automotores, de Isaac Halperín, 1946; Proyecto de Ley de Seguro Obligatorio, de Isaac Halperín, Juan Carlos Félix Morandi y Rubén S. Stiglitz, 1972; Proyecto de ley por el que se instituye con carácter nacional y obligatorio un seguro de responsabilidad civil por el uso de automotores, del Poder Ejecutivo nacional de 1974. Puede advertirse la inquietud de los miembros del Parlamento argentino en la sanción de una ley que imponga la obligatoriedad del seguro para todos los automotores que circulan en el país y consultarse numerosos proyectos elucubrados por los otrora congresistas, diputado Dr. Antonio J. Tróccoli, diputado Santos Casale, senador Conchez (1986), diputado O. E. Stella (1987), diputado Dr. Jorge R. Vanossi (1988), senador Dr. Trilla (1988), diputado Polloni (1990), senador Carlos A. Juárez (1990), en LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit. pág. 49 y ss.

²¹⁸ En un gobierno republicano, sustentado en la división de poderes, el seguro obligatorio automotor debe implementarse por intermedio de una ley devenida del Congreso nacional, y no a través de dos decretos del Poder Ejecutivo nacional, so pena de tacha de inconstitucionalidad por violación del art. 75 inc. 12 de la Constitución nacional.

²¹⁹ Sin descartar la apremiante necesidad de instaurar un seguro obligatorio automotor que agobiaba a nuestro país, fue un enorme yerro de técnica legislativa consagrar en un sólo artículo la regulación de un tema que innegablemente requiere de una ley sistemática. Por ello, es dable destacar que... *“Argentina se debe a sí misma una ley orgánica que consagre el seguro obligatorio [automotor]”*. STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 125.

²²⁰ *“Hoy en día, en efecto, resulta obligatorio, para que un automotor esté en condiciones legales de circular, tener contratado un seguro de responsabilidad civil frente a terceros, por los eventuales perjuicios que aquél pueda provocar, debiendo llevarse con la documentación del automotor una constancia de la compañía aseguradora sobre la existencia de tal seguro, requisito que ya había*

generadas por las máquinas riesgosas denominadas automóviles.

(II) RESOLUCIONES DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

(i) Resolución N° 21.999: conforme se expresó, el decreto 692/92 aprobado por decreto 2.254/92, estatuyó en una sola norma –art. 67– la celebración forzada de un contrato de seguro que cubriese la responsabilidad que pudiere devenir por el empleo de automóviles. Empero delegó en la autoridad de aplicación el establecimiento de las características del seguro²²¹. La Superintendencia de Seguros de la Nación (en adelante “SSN”), organismo dependiente del Ministerio de Economía y de Producción de la Nación²²², en cumplimiento de la tarea encomendada y en ejercicio de su potestad reglamentaria delegada dictó, el 29 de diciembre de 1992 la Resolución N° 21.999; que, vigente desde el 1 de febrero de 2003 (cfme. art. 3), establece de un modo uniforme las condiciones contractuales²²³, consagrando las

*sido establecido por la ley de tránsito 22.934, dictada por el último gobierno de facto y luego derogada por ley del subsiguiente gobierno constitucional...”. TRIGO REPRESAS, Félix A., *Derecho de Seguros*, “Homenaje de la Asociación Argentina de Derecho de Seguros al profesor doctor Juan Carlos Félix Morandi”, Barbato (coordinador), Hammurabi, Buenos Aires, 2001, pág. 398.*

²²¹ Artículo 67, 1° párrafo: “*Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora,...*”.

²²² Ejerce principalmente las actividades de control, supervisión e inspección del mercado asegurador conforme con los principios de la Ley de los Aseguradores y su Control N° 20.091.

²²³ “*El contenido de algunas de sus cláusulas, pone una vez más en evidencia, al acentuarse la desigualdad de las partes, la necesidad del auxilio externo (de fuera del contrato) en punto a la obtención de un equitativo equilibrio*”. STI-

características que debe reunir el seguro²²⁴ (cfme. art. 1), identificando los riesgos asegurables y pautando los límites mínimos de cobertura. Reflejó entre sus Considerandos²²⁵ las finalidades perseguidas: protección de las víctimas de los accidentes de tránsito y fácil acceso de la comunidad a su contratación a través de un costo de cobertura accesible. A fin de mantener un equilibrio entre ambas, refirió a la necesidad de fijar los daños y montos de cobertura mínimos. Así estableció:

- a) Muerte o incapacidad total y permanente \$30.000;
- b) Incapacidad parcial y permanente: por la suma que resulte de aplicar el porcentaje de incapacidad padecida sobre el monto previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente;
- c) Gastos de sanatorio \$1.000;
- d) Gastos de sepelio \$1.000;

GLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 126.

²²⁴ “Con “apoyo” en la “delegación de facultades legislativas” otorgada por el dec. 692/ 92, la Superintendencia de Seguros de la Nación mediante la resolución 21.999 del 29 de diciembre de 1992 (Adla, LIII-A, 690) fijó las “condiciones que debe reunir el seguro obligatorio”. STIGLITZ, Rubén S., *Inconstitucionalidad del régimen normativo que regula el seguro obligatorio automotor*, LL, 2004-F-1214.

²²⁵ “En los Considerandos se alude a las razones tenidas en cuenta: 1) La finalidad de protección a las víctimas de los accidentes de tránsito. 2) El costo de cobertura “de modo tal de permitir un fácil acceso de la comunidad a su contratación”. 3) La necesidad de establecer claramente los daños y montos mínimos de contratación obligatoria. 4) El de prever de un modo uniforme “las características que debe reunir el comprobante que acredite la vigencia de esta cobertura”. STIGLITZ, Rubén S., *Inconstitucionalidad del régimen normativo que regula el seguro obligatorio automotor*, pub. cit., pág. 1214, nota 1.

e) Un límite por acontecimiento igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente²²⁶.

De la lectura de las incapacidades resarcibles, se advierte que carecen de amparo asegurativo, y por ende no son indemnizables por el seguro obligatorio, los daños por incapacidad transitoria y por lucro cesante. Asimismo, no forman parte de los riesgos asegurables los bienes materiales.

Para la fijación de los montos de la cobertura, se tomaron en cuenta los accidentes más corrientes sucedidos en 1992. Las sumas indemnizatorias determinadas hace más de una década y media, en pesos convertibles, según Ley de Convertibilidad del Austral N° 23.928, dieron otrora en la generalidad de los casos respuesta a los accidentados. Empero, el abandono de la paridad legal dólar – peso originado por la depresión económica de fines de 2001 produjo una severa modificación en la relación de equivalencia (1992 – 2001: U\$S1 = \$1; a partir de 2002: U\$S1 = \$3 o más). Ergo, el punto de partida del análisis del límite de cobertura sufrió un radical cambio y motivó la necesidad de ajustar y adaptar los topes indemnizatorios, que la autoridad de aplicación, hasta la fecha, jamás concretó. Corolario, las sumas máximas fijadas por evento devienen en la actualidad irrisorias²²⁷.

²²⁶ “...se establece un “límite por acontecimiento”, para el caso que el siniestro haya afectado a más de una persona: El mismo es del doble del tope máximo previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente (o sea, se eleva a \$60.000). Cualquiera sea el número de los afectados, la suma no podrá sobrepasar ese límite máximo, debiendo entonces recurrirse a las normas de la prorrata establecida por el art. 119 de la ley 17.418”. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, LL, 1995-C-1022.

²²⁷ “Encontrándonos a las puertas del tercer milenio, existen ciertas coincidencias básicas en nuestra doctrina y jurisprudencia, sobre ciertos tópicos

(ii) Resolución N° 22.058: la SSN a fin de favorecer una fácil reproducción por parte de las aseguradoras del seguro obligatorio automotor, dictó, el 22 de enero de 2003, la Resolución N° 22.058 mediante la cual predispuso las condiciones generales de contratación para uniformar el contenido de las pólizas²²⁸. Lamentablemente, para los intereses de las víctimas, desnaturalizó la Resolución N° 21.999, que califica los límites de cobertura como mínimos (art. 1, inc. a), pues utilizó la predisposición contractual para transformar lo mínimo en máximo²²⁹.

(III) LEY NACIONAL DE TRÁNSITO N° 24.449

La LNT, sancionada el 23 de diciembre de 1994 y publicada

referidos a la "Teoría de la Reparación de Daños". Entre ellos, se pueden mencionar: que la "persona", es el epicentro de todo el sistema de reparación [...]; que no se deben otorgar reparaciones simbólicas, sino que las mismas deben tender a lograr una verdadera satisfacción del damnificado [...]". SOBRINO, Waldo A. R., *La "culpa grave" y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, LL, 1997-D-1147.

²²⁸ *"...la Superintendencia de Seguros de la Nación dictó la resolución 22.058 por la que se establecen "las condiciones mínimas de cobertura del seguro obligatorio al que deberán conformarse las entidades", dado que en los Considerandos se señaló la conveniencia de uniformar "las condiciones contractuales" con el fin de favorecer una "fácil reproducción por parte de las aseguradoras". STIGLITZ, Rubén S., Inconstitucionalidad del régimen normativo que regula el seguro obligatorio automotor, pub. cit., pág. 1215.*

²²⁹ *"Ello ha conducido a una grave alteración del contenido negocial de la póliza, por cuanto los toques de cobertura, que deben ser contenido de condiciones particulares, han sido sorpresivamente introducidos entre las condiciones generales, con el defectuoso título de límites de responsabilidad, y con el inusitado efecto de tratarse, ahora de una cláusula predispuesta". STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., Seguro automotor obligatorio, ob. cit., pág. 33. "...vemos que de establecerse "límites mínimos" en la res. 21.999, se pasa a establecerse "límites máximos", los que se mantienen según res. 25.460/97..."*. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1471.

en el Boletín Oficial el 10 de febrero de 1995, no hizo más que reiterar la obligación –relajadamente cumplida en la práctica²³⁰– de contratar un seguro de responsabilidad civil automotor²³¹.

Su integración al sistema normativo derogó los mencionados decretos 692/92 y 2.254/92, y toda otra norma²³² que se

²³⁰ En la década de 1990, el 80% de los automóviles que circulaban en nuestro país carecían de seguro de responsabilidad civil contra terceros. “Según informes diarios recogidos en los medios de comunicación, la opinión pública toma conocimiento de que el ochenta por ciento de los automóviles que circulan por las calles de la República carecen de Seguro de Responsabilidad civil contra terceros [...]”. LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit., pág. 11.

A partir de su incorporación el porcentaje fue levemente disminuyendo, hasta llegar a nuestros días, en que informes recientes (v. gr. Instituto de Seguridad Vial) indican que 1 de cada 2 vehículos cuenta con la cobertura asegurativa obligatoria, y más de un 40% del parque automotor no posee ningún tipo de seguro.

²³¹ “En la actualidad el seguro obligatorio de la ley de Tránsito que aquí comentamos, se viene contratando, sin problema alguno, en forma conjunta y prácticamente “superpuesta”, al simple y común seguro de responsabilidad civil por el uso de automotores. La única peculiaridad que puede anotarse sería la del añadido de las coberturas de gastos de sanatorio y de velatorio, con su régimen peculiar aparentemente dirigido a quedar apartado de toda noción de responsabilidad [...]. La realidad está mostrando que lo perseguido, en última instancia, por la legislación, es que el reclamo del damnificado pueda también dirigirse contra un asegurador al cual exigir indemnización de los perjuicios sufridos. Y es de señalar, que el seguro común de automotores, en lo que se refiere al amparo de la responsabilidad civil, es mucho más amplio que el obligatorio que aquí analizamos, en montos y en rubros, por lo que se satisface dicha finalidad mejor que a través del sistema instituido en este seguro obligatorio”. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., págs. 1024 y 1025, nota 12.

²³² “...resultaría lógico afirmar que la Res. Gral. 21.999 también queda derogada al estar referida exclusivamente a dicha norma [art. 67 del decreto 692/92]. Pero no es así, ya que por Circular 3809, de fecha 22 de Septiembre de

opone a su texto a partir de su entrada en vigencia ([v. gr. ley 13.893] cfme. art. 95 LNT).

El ámbito de aplicación corresponde a la justicia federal y se faculta a las provincias y municipios a adherir a la misma (cfme. arts. 1²³³ y 91 inc. 1²³⁴ LNT). Al efecto, la generalidad de las provincias del país adhirieron a la LNT²³⁵.

Según LÓPEZ MESA, la ley 24.449 en seis normas distintas establece la obligatoriedad del seguro de responsabilidad

1998, se considera que la res. 21.999 es reglamentaria del art. 68 de la ley 24.499, lo que evidencia la "desprolijidad" de la normativa vigente". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., págs. 1470 y 1471.

²³³ Artículo 1: "AMBITO DE LA APLICACIÓN. La presente ley y sus normas reglamentarias regulan el uso de la vía pública, y son de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en la vía pública, y a las actividades vinculadas con el transporte, los vehículos, las personas, las concesiones viales, la estructura vial y el medio ambiente, en cuanto fueren con causa del tránsito. Quedan excluidos los ferrocarriles. Será ámbito de aplicación la jurisdicción federal. Podrán adherir a la presente ley los gobiernos provinciales y municipales".

²³⁴ Artículo 91: "Se invita a las provincias a: 1. Adherir íntegramente a esta ley (Títulos I a VIII) y sus reglamentaciones, con lo cual quedará establecida automáticamente la reciprocidad".

²³⁵ Catamarca: ley N° 4.909/97; Corrientes: ley N° 5.037/95; Chaco: ley N° 4.150/95; Chubut: ley N° 4.165/95; Entre Ríos: ley N° 8.963/95; Formosa: ley N° 1.150/95; Jujuy: ley N° 4.870/95; La Pampa: ley N° 1.713/96; La Rioja: ley N° 6.168/96; Misiones: ley N° 3.211/95; Neuquén: ley N° 2.178/96; Río Negro: ley N° 2.942/95; Salta: ley N° 6.913/96; Santa Fe: ley N° 11.583/98; San Juan: ley N° 6.684/96; San Luis: ley N° 5.068/96; Santa Cruz: ley N° 2.417/95; Santiago del Estero: ley N° 6.283/96; Tierra del Fuego: ley N° 376/97; y Tucumán: ley N° 6.836/97. "Las provincias de Buenos Aires (Ley 11.430 - propia), Córdoba y Mendoza, presentan normativas de tránsito locales (Leyes Provinciales), no siempre compatibles con la Ley Nacional. Tampoco adhirió el Municipio de la Capital de la provincia de Catamarca, entre otras, a la mencionada Ley 24.449". LOSA, Néstor O., *Seguridad vial*, ediciones jurídicas Cuyo, Mendoza, 2000, pág. 38.

civil, a saber: (i) art. 12, inc. d²³⁶, refiere al funcionamiento de las escuelas de conductores, a quienes obliga a contratar un seguro que cubra los eventuales daños emergentes de la enseñanza; (ii) art. 40, inc. c²³⁷, exige para circular, *inter alia*, el comprobante del seguro en vigencia; (iii) art. 60, inc. c²³⁸, reglamenta el uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, y supedita la autorización de la autoridad competente a la asunción de responsabilidad personal de los organizadores o a la contratación de un seguro, para cubrir los eventuales daños que el acontecimiento pudiere ocasionar a terceros o a la estructura vial; (iv) art. 65, inc b²³⁹, obliga a los participantes de un accidente de tránsito a suministrar los datos del seguro; (v) art. 68²⁴⁰, epicentro de la

²³⁶ Artículo 12: “ESCUELA DE CONDUCTORES. Los establecimientos en los que se enseñe conducción de vehículos, deben cumplir los siguientes requisitos: ...d) Cubrir con un seguro eventuales daños emergentes de la enseñanza”.

²³⁷ Artículo 40: “REQUISITOS PARA CIRCULAR. Para poder circular con automotor es indispensable: ...c) Que lleve el comprobante de seguro, en vigencia, que refiere el ARTICULO 68”.

²³⁸ Artículo 60: “El uso de la vía pública para fines extraños al tránsito, tales como: manifestaciones, mitines, exhibiciones, competencias de velocidad pedestres, ciclísticas, ecuestres, automovilísticas, deben ser previamente autorizados por la autoridad correspondiente, solamente si: ...c) Se responsabilizan los organizadores por sí o contratando un seguro por los eventuales daños a terceros o a la estructura vial, que pudieran surgir de la realización de un acto que implique riesgos”.

²³⁹ Artículo 65: “Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito: ...b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado”.

²⁴⁰ Artículo 68: “SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

LNT, consagra la contratación obligatoria del seguro de responsabilidad civil automotor²⁴¹, su modalidad y plazo; y (vi) art. 77²⁴², contempla las faltas graves²⁴³. No obstante que la obligatoriedad de la contratación del seguro de res-

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40.

Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizada en el año previo.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inc. a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro”.

²⁴¹ En sentido lato conforme al art. 5 de la LNT, comprensivo de todo automóvil, camión, camioneta, ómnibus, acoplado o semi acoplado. Disposición extensiva a las motocicletas, según art. 68, 2º párrafo.

²⁴² Artículo 77: “Constituyen faltas graves las siguientes: ...f) La circulación con vehículos que no tengan colocadas sus chapas patentes reglamentarias, o sin el seguro obligatorio vigente”.

²⁴³ Cfme. LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., págs. 500 a 504. Expresa el doctrinario en las págs. 503 y 504 de la obra aludida que... “El elenco normativo de seis artículos que transcribimos supra, y especialmente el artículo 68, constituye el régimen jurídico básico del contrato de seguro en materia de responsabilidad por accidentes de automotores. Sin embargo, el mismo debe completarse, en los aspectos no reglados por él, con las mandas de la ley 17.418, régimen legal del contrato de seguro en nuestro país”.

ponsabilidad civil automotor es establecida en seis normas de la LNT, solamente una de ellas, el art. 68, reglamenta el tema²⁴⁴. Por ello, y sin perjuicio del agigantado paso dado en dirección a tutelar los intereses de las víctimas de los accidentes de tránsito, es indispensable la sanción de una

²⁴⁴ “...todo lo que se consagra en el art. 68 de la ley 24.449 es el seguro obligatorio, pero a los fines de establecer su contenido, la ley hace remisión a las “condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora” que no es otra que la Superintendencia de Seguros de la Nación (art. 64, ley 20.091). [...] O dicho de otro modo, la finalidad perseguida por el art. 68 de la Ley de Tránsito, se agotó con una declaración, seguida de una delegación legislativa [...], que [...] se constituyó en la génesis de la inconstitucionalidad del sistema [...] en virtud de que [...] por ley del Congreso de la Nación, se habilita a una entidad autárquica “en jurisdicción del ministerio de Hacienda y Finanzas” (art. 65, ley 20.091 –Adla, XXXIII-A, 150–), para legislar sobre cuestiones atinentes a la zona de reserva de la ley cuya “capacidad legislativa, de la que es titular, con exclusividad monopólica, es el Poder Legislativo”; [...] y [...] al concretarla en resoluciones la Superintendencia se ha arrogado ilegítimamente una función propia del Congreso [...]. En síntesis, el art. 68 de la ley 24.499 es inconstitucional en tanto delegó en el Poder Ejecutivo, la regulación de cuestiones que le son propias e indelegables [...]. A su vez, [...] las resoluciones 21.999/92 y 22.058/93 son inconstitucionales por cuanto, infringiendo lo dispuesto por el art. 75 inc. 12 de la Constitución Nacional, la Superintendencia de Seguros de la Nación, se ha arrogado facultades de exclusivo resorte del Poder Legislativo. En efecto, ha legislado sobre temas delegados al Congreso de la Nación como lo constituyen las normas materiales contenidas en dos de los Códigos sustanciales –Civil y Comercial– e invadiendo la esfera local al regular cuestiones procesales reservadas por las provincias”. STIGLITZ, Rubén S., *Inconstitucionalidad del régimen normativo que regula el seguro obligatorio automotor*, pub. cit., págs. 1215, 1216 y 1219. El artículo 68 de la LNT, consagratorio del seguro obligatorio, es centro de permanentes críticas por instaurar en una norma lo que merece un sistema de regulación. La circunstancia de delegar cuestiones propias e indelegables para ser reguladas por otro poder (en el caso ejecutivo), no implica la tacha de constitucionalidad de la norma, en tanto se trata de una ley emanada de autoridad competente. Ahora bien, apodóticamente las resoluciones de SSN devienen en inconstitucionales por haber infringido el organismo del Poder Ejecutivo nacional, una zona de reserva privativa del poder legisferante.

ley específica que imponga el sistema normativo aplicable²⁴⁵.

2.2. CARACTERÍSTICAS

(I) RIESGO

El objeto del contrato forzoso o riesgo cubierto, idénticamente que en el seguro voluntario, es la responsabilidad civil o el resguardo de una deuda de responsabilidad, nacida de la vulneración del deber jurídico genérico de no dañar. Empero, esta especial modalidad asegurativa presenta matices disímiles a su par de concertación voluntaria, en lo que respecta a la extensión de la cobertura y a la finalidad perseguida por el legislador. En el primer caso, el asegurador otorga garantía, en principio, a los daños irrogados a las personas –excluidos bienes²⁴⁶–, por muerte o

²⁴⁵ “...es absolutamente insuficiente que un solo artículo de una ley (v.gr. art. 68 de la ley 24.449), legisle sobre un inmenso tema, como es el seguro obligatorio de responsabilidad civil para automotores. Ello debería estar regido por una ley específica, que establezca todo un sistema, donde se tendrían que analizar una multiplicidad de cuestiones. Entre ellas: (i) estricto control de la contratación del seguro en todos los vehículos; (ii) fondo de primas para los siniestros en que participen vehículos que no tenían contratado el seguro; (iii) pronto pago de las indemnizaciones; (iv) sanciones por el no cumplimiento del pago oportuno de las Aseguradoras (v.gr. aplicación de “daños punitivos”); (v) detalle específico y restrictivo de las causales de eximición de responsabilidad de las Aseguradoras; (vi) etc. SOBRINO, Waldo A. R., *La franquicia y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, “Revista de responsabilidad civil y seguros”, La Ley, Buenos Aires, febrero de 2006, págs. 9 y 10.

²⁴⁶ “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. La experiencia española es sumamente gráfica y nos enseña que al pretenderse una cobertura total, sucesivas postergaciones motivadas en elevado costo del servicio, dilataron en tres años la puesta en marcha de su ley”. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 16.

incapacidad devenidos por el empleo de los automóviles. Y en el segundo, “...el legislador tiene su mirada fundamentalmente dirigida hacia el damnificado y no hacia el tomador del seguro; por ello, en esos casos se piensa en reparar daños – especialmente los de índole personal– y no en mantener la integridad patrimonial del responsable civil”²⁴⁷. En aras de proteger la integridad psicofísica de la víctima²⁴⁸, el asegurado inescindiblemente encontrará en el seguro obligatorio un instrumento que resguardará su patrimonio.

(II) INDEMNIZACIÓN TARIFADA

Una de las consecuencias inevitables de la consagración del contrato de seguro de carácter obligatorio, de acuerdo a experiencias internacionales, fundada en estrictas razones de previsibilidad estadística, es la limitación cuantitativa de la responsabilidad del asegurador, traducido en límites

El art. 67 del decreto 692/92, ni el art. 68 de la LNT, se refirieron a la extensión de la naturaleza de la cobertura del seguro; no formularon distinción alguna respecto a daños irrogados en la persona o en los bienes de terceros. Empero, la resolución 21.999 disciplinó un régimen de reparación sólo para supuestos de muerte o daños en la integridad psicofísica de las personas. Ergo, elípticamente dejó fuera de la cobertura a los daños materiales ocasionados a terceros.

²⁴⁷ BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., pág. 1017.

²⁴⁸ “Las formas contractuales obligatorias [...], son instituidas como un instrumento de intervencionismo estatal, enfocándose las normalmente a atender aspectos que generan preocupación social en temas considerados de primera importancia para el interés general. Así ocurre, precisamente, con el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores, con el que se busca dar respuesta al problema de las víctimas de la circulación de vehículos, en especial por daños sufridos en las personas”. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., pág. 1017, nota 2.

máximos de cobertura por evento. Las sumas máximas previstas por los daños se encuentran *prima facie* determinadas por la ley para las diversas conjeturas: v. gr. unidad o pluralidad de víctimas, daños personales –muerte o lesión– y materiales, etc. Para que la totalidad de los accidentados encuentren respuesta, que es el objetivo inmediato del sistema, es necesario poner coto a las indemnizaciones. Deviene trascendental fijar un monto acorde a la magnitud de los daños promedio en los accidentes para que la suma a la que acceda la víctima no resulte meramente simbólica²⁴⁹, y cubra en la generalidad de los casos, el perjuicio causado por su responsable²⁵⁰.

La tarifación de montos no significa un límite a la responsabilidad del autor del siniestro –ni empece el derecho de la víctima a la reparación integral del daño en contra de su responsable–; o a la prestación de su aseguradora, en el

²⁴⁹ Es lo que actualmente ocurre en nuestro país, donde la Resolución N° 21.999 del año 1992, limitó la responsabilidad del asegurador a la suma de \$30.000 por evento, que para la época englobaba a un número importante de siniestros. Devenido el abandono de la paridad en diciembre de 2001 – enero de 2002, la suma se transformó en meramente simbólica, se perdió de vista el objetivo plasmado por el legislador, y la autoridad de aplicación jamás hechó mano a la actualización, extremo que debería reverse urgentemente. No obstante, la jurisprudencia siempre entendió que en materia de seguros, la cobertura máxima que autoriza la póliza debía ser actualizada en la misma proporción que se actualiza el monto originario de los daños (CNCiv. en pleno, en autos “Díaz, Guillermina del Carmen c/ Oliva Carlos G. y otro”, LL, 1979-D-544).

²⁵⁰ “Lo que la ley debe hacer efectivo, al imponer el seguro obligatorio, es que en la gran mayoría de los supuestos, la indemnización sea real. En los casos de daños de monto excepcional, la falta de resarcimiento integral no produce los trastornos sociales que provoca la indemnización de los daños en la masa de accidentados, en que las víctimas son, en su mayoría, hombres y mujeres de las clases humildes, cuyo desamparo crea los problemas más agudos, que deben solventarse”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, LL, 44- 928.

caso –generalizado en la práctica– de haber contratado un seguro voluntario con límites, obviamente, significativamente superiores.

(III) ACCIÓN DIRECTA

La eficacia del sistema²⁵¹ pende del otorgamiento al damnificado, o en su caso a sus derechohabientes, de una acción que lo vincule directamente²⁵² con el asegurador del res-

²⁵¹ La circunstancia de que la eficacia del sistema del seguro de responsabilidad civil obligatorio automotor dependa de la acción directa, para nada significa que sea la respuesta integral de las drásticas consecuencias de los accidentes de tránsito. El problema social producto de aquellos es definitivamente más hondo, y la consagración de este instituto no hace más que constituir una de las bases para tratar de brindar, en la medida de lo posible, respuestas a las víctimas. *“Indudablemente, el solo otorgamiento de una acción directa a la víctima del daño no importa solución de tales problemas sociales. Pero si cabe afirmar que un régimen de responsabilidad civil del propietario o usuario de máquinas y vehículos peligrosos, con su complemento necesario de seguro obligatorio de responsabilidad civil, o del facultativo, complementado con una caja de garantía servida por el Estado, pueden ser soluciones adecuadas de tan arduo problema”*. HALPERÍN, Isaac, *La acción directa de la víctima contra el asegurador del responsable civil del daño*, Rubino, Buenos Aires, 1940, pág. 5.

²⁵² En su tesis doctoral el ilustre Halperín explicitaba la trascendencia teórica y práctica de la consagración de una acción directa en cabeza de la víctima. La importancia teórica se traducía en la quiebra del principio general de relatividad de los contratos, al permitir accionar al acreedor en contra del sub-deudor. Pragmáticamente, y he aquí la verdadera importancia del instituto, *“...la aplicación de esa acción directa al seguro de responsabilidad civil, hará más efectiva la indemnización de la víctima, el resarcimiento rápido del daño sufrido, y la pronta disponibilidad de medios para quienes, habiendo recibido injuria física que los incapacita temporaria o definitivamente para el trabajo o perdido el jefe de familia que aseguraba su sustento, hallan en la indemnización paliativo del mal que les permitirá encontrar, o crear, el remedio de esa situación. Hechos, estos, que repercuten intensamente en el medio social, con proyecciones insospechadas, pues evitan las situaciones extremas de miseria, con la secuela ordinaria de otros males aún más graves, y alivia al Estado de la pesada carga de asistencia social”*. HALPERÍN, Isaac, *La*

ponsable del daño, que lo transforme lisa y llanamente, en su acreedor, para perseguir y obtener de éste la suma indemnizatoria debida. Es la consecuencia más trascendente de la consagración del seguro obligatorio, porque caen por tierra los restantes caracteres si al final de cuentas, la víctima no materializa en tiempo y forma el cobro de su crédito al asegurador²⁵³, en la medida de lo posible y sin privilegiar la rapidez procesal por encima y en perjuicio de la igualdad de partes, que sin excepción debe constituir uno de los basamentos sobre los que reposa el proceso dispositivo. Es el instrumento por excelencia del sistema de seguro obligatorio que posibilita asegurar el destino de la indemnización.

En ejercicio de la acción, la víctima deberá integrar la *litis* por daños y perjuicios promovida, según exigencia doctrinaria y jurisprudencial, con el asegurado o con el conduc-

acción directa de la víctima contra el asegurador del responsable civil del daño, ob. cit., pág. 5. "De esta forma, el contrato de seguro trasciende la esfera de los intereses de las partes, alcanzando a los terceros damnificados por el hecho dañoso, que se ven así favorecidos, lográndose la finalidad económico - social que caracteriza tal seguro, concebido en favor de la víctima". STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., Seguro automotor obligatorio, ob. cit., pág. 17.

²⁵³ *"Según la experiencia argentina, la demora en el pago tiene una influencia deletérea sobre la difusión de la institución misma, y ese efecto no se limita al asegurador desleal. Ocurre especialmente en los ramos del seguro de la responsabilidad por el automóvil, de daños de automotores y de robo de éstos. Tal situación se complica por la conducta de los aseguradores en materia de liquidación de siniestros". HALPERÍN, Isaac - BARBATO, Nicolás H., Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400, 3ª ed., Depalma, Buenos Aires, 2003, pág. 145.*

tor, indistintamente cualquiera de ellos²⁵⁴, y el asegurador del responsable²⁵⁵.

(IV) DEFENSAS ACOTADAS

Es un aspecto capital para el funcionamiento del sistema la existencia de limitadas defensas por parte del asegurador²⁵⁶, quien no puede oponer a la víctima las nacidas del contrato, anteriores²⁵⁷ o posteriores al siniestro²⁵⁸. La única

²⁵⁴ Cfme. al fallo dictado en fecha 14 de diciembre de 1984 por la CNCiv. Esp., en pleno, autos “Irago Armando R. c/ Cabrera Antonio”, publicado en LL, 1986-B-622.

²⁵⁵ “La citación del asegurador a la causa no sólo hará posible que la sentencia que se dicte haga cosa juzgada en su contra, sino también le garantizará una defensa eficaz, poniendo freno a toda posible colusión con la víctima o a toda exageración del daño por parte de ésta”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 926.

²⁵⁶ “Entre las distintas consecuencias de este cambio de interpretación [que sitúa en el epicentro a la víctima y consagra la función social del seguro], debemos resaltar que va a resultar mucho más restrictiva la cantidad de condiciones y cláusulas de eximición de responsabilidad oponibles a las víctimas (especialmente, en los seguros “obligatorios” de responsabilidad civil –y más aún, en los seguros de automotores–). SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentario, concordado y anotado*, t. III: *Ley de Seguros*, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario, 2006, pág. 261. “En estos supuestos, la culpa grave y en algunos casos situaciones dolosas no son oponibles al tercero damnificado, porque en estos seguros el eje es la víctima, no el asegurado, y por ello obligatoriedad, acción directa y fondos de garantía se instituyen por y para la víctima”. PIEDECASAS, Miguel A., ob. cit., pág. 373.

²⁵⁷ En vinculación a las defensas anteriores, y con el designio de evitar que el asegurador esté obligado a pagar indemnizaciones no debidas por el contrato, Halperín estableció que para la eficacia y/u oponibilidad de las causas de caducidad o rescisión en contra de la víctima, el asegurador debía invocarlas e inscribir su voluntad de cancelar el contrato en el registro de patentes, antes de que ocurriese el accidente.

causa de exoneración de responsabilidad del asegurador es la verificación del siniestro con culpa exclusiva de la víctima²⁵⁹. En rigor, cuando se habla de culpa de la víctima como eximente total o parcial de responsabilidad (v. gr. art. 1113, 2º párrafo *in fine* del CC), lo que interesa no es la culpa de la víctima como factor subjetivo de atribución en abstracto, sino la participación causal en la producción del

Cfme. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 926.

²⁵⁸ Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit. pág. 17. Halperín reguló esta consecuencia, en la sección X del Anteproyecto, referida al seguro genérico de responsabilidad civil. Al respecto el art. 121, 3º párrafo establecía: “El asegurador no puede oponer al damnificado ninguna defensa nacida del contrato o de la ley, anterior o posterior al hecho del que nace su responsabilidad, aun cuando se refiera a reticencia o falsas declaraciones del asegurado, o a la falta de pago de la prima, o a la quiebra o concurso del asegurado, sin perjuicio de su derecho contra el asegurado”. La sección XI consagró el seguro obligatorio automotor, y el art. 132, parte integrante de ésta, remitía expresamente a la aplicación de los arts. 121 y 122, que plasmaban la acción directa de la víctima en contra del asegurador. “La limitación de las defensas oponibles, son un resultado del derecho propio de la víctima y la garantía efectiva de subsistencia del contrato en el momento en que es menester que la ley demuestre su eficacia. En un sistema de seguro obligatorio, en que la circulación del vehículo está supeditada a la existencia y eficacia del seguro, es totalmente inadmisibles que el asegurador pueda oponer defensas que tendrían por efecto establecer la inexistencia del seguro por un tiempo; es decir, que el vehículo haya podido circular con una apariencia de seguro, en burla del sistema legal”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 926.

²⁵⁹ “Es menester aceptar, en cambio, la limitación de la responsabilidad cuando media culpa concurrente de la víctima, porque la ley no busca eximir de responsabilidad por conducta temeraria ni ser un aliciente para una actuación negligente, que redunde en una agravación del riesgo para los automovilistas y en una grave relajación de las normas de conducta social”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 928.

daño²⁶⁰, la conducta de ésta como factor interruptivo de la relación causal. El art. 1113 habla impropriadamente de culpa, cuando lo relevante es causalidad *versus* fractura del nexo causal²⁶¹. No se trata de ponderar culpas abstractas sino de autorías materiales concretas. Señala ZAVALA DE GONZÁLEZ que la exclusión o la limitación de la responsabilidad no se deciden –en principio– por la gravedad de la culpa de la víctima sino por la importancia causal de su conducta²⁶². Idéntica tesitura adopta la Corte federal en numerosos fallos²⁶³. Puede mediar culpa de la víctima sin influencia causal o causal limitada.

(V) FONDO DE GARANTÍA

Existen supuestos de carácter excepcional a los cuales los seguros voluntarios de responsabilidad civil automotor no

²⁶⁰ “La causalidad de un daño no deriva de un solo hecho; la causalidad es compleja, el hecho dañoso o el daño mismo hallan su causa en multitud de hechos y antecedentes, de importancia diversa. Para fijar la responsabilidad, lo que interesa es establecer la causalidad cualitativa, es decir los hechos por cuya producción la ley atribuye responsabilidad”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 927.

²⁶¹ Cfr. sobre la diferencia entre culpa y causalidad en: Trigo Represas, Félix, *Concurrencia de riesgo y culpa de la víctima*, LL, 1993-B-306; Tanzi Silvia, *Culpa de la víctima y riesgo*, LL, 1991-C-330; Kemelmajer de Carlucci, Aída, “Revista de Derecho de Daños”, 2002-1-224; Pizarro, Ramón, *Causalidad adecuada y factores extraños*, La Rocca, Bs. As. 1989, pag. 259 y ss.

²⁶² ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Resarcimiento de daños. Presupuesto y funciones del Derecho de Daños*, t. IV, Hammurabi, Buenos Aires, 1999, págs. 281, 294 y ss.

²⁶³ CSJN, 30-09-96, in re “Malvino María de las Glorias c/ Pereyra Colallazo Oscar H.”, LL, 1996-D-474).

otorgan cobertura o deviene de cumplimiento fáctico imposible una respuesta adecuada. Se trata de situaciones de:

(i) Violación de la obligación de contratar: el autor del daño es insolvente y no cumplió con la obligación legal de concertar el contrato impuesto;

(ii) Insolvencia del asegurador: el autor del daño es insolvente, pero contrató el seguro, sin embargo la aseguradora se encuentra en imposibilidad financiera de afrontar el pago;

(iii) Imposibilidad de identificar al autor del daño: por circunstancias imaginables (v. gr. fuga) el victimario no es individualizado;

(iv) Pluralidad de damnificados: existe pluralidad de víctimas y el límite cuantitativo de cobertura por acontecimiento fijado dejaría a ellos inermes.

A fin de sobrepasar los escollos descritos, en la mayoría de los países²⁶⁴ que consagran el seguro obligatorio auto-

²⁶⁴ Lamentablemente nuestro país no estableció un Fondo de Garantía, herramienta necesaria para el funcionamiento adecuado del seguro obligatorio. Cfr. STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 125. "El texto legal que analizamos se limita a exigir que todo automotor que circule por la vía pública cuente con un seguro que cubra los daños que cause a terceros, sin disponer al mismo tiempo la creación de una caja de garantía". BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la "Ley de Tránsito" 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., pág. 1024. "Este es un seguro automotor, pero no es un seguro social porque carece del respaldo legal de los impuestos creados para atender los siniestros con un fondo de garantía. Para remover esta situación del seguro obligatorio automotor, la Cámara de Diputados debería crear un menú de impuestos que grave los vehículos, las licencias para conducir, el combustible (destrayendo unos centavos sobre el vigente) y otros más a crearse en centavos de moneda para que en suma, todos los gravámenes en un paquete fiscal constituyan un fondo para atender los siniestros personales de las víctimas de tránsito y que las indemnizaciones sean reclamadas directamente a libre elección contra cualquier compañía de seguros autorizada para operar en el

motor se crea un patrimonio supletorio, un suplemento eventual, denominado Fondo o Caja de Garantía²⁶⁵, normalmente generado y mantenido mediante un tributo que grava las primas percibidas por los aseguradores que explotan el rubro, o una sobre prima a cargo de los aseguradores fijada anualmente según el resultado de su ejercicio anterior, para financiar y atender supuestos especiales que complementa el adecuado funcionamiento de la institución²⁶⁶, y tornar menos onerosa la prima en cabeza de los tomadores.

(VI) CERTIFICADO DE SEGURO

Previsto en el artículo 130²⁶⁷ del Anteproyecto Halperín de

ramo automotor". HUBER, Carlos A., Decreto 1567/74. *Seguro colectivo de vida obligatorio en perspectiva para la tutela de víctimas del tránsito*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2007, pág. 10.

²⁶⁵ "El seguro obligatorio, universalmente contempla la existencia de un Fondo de Garantía, llamado a cumplir una función supletoria [...]. Se trata, en todos los casos de hipótesis en que el asegurador no puede cumplir con su cometido, por lo que la ley prevé la existencia de un patrimonio, responsable y supletorio, afectado al resarcimiento de damnificados, y sólo para cuando el sistema normal no resulte efectivo". STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 18.

²⁶⁶ "En la legislación comparada se han adoptado tres sistemas: en Checoslovaquia se creó una Caja de Garantía, alimentada con un impuesto sobre las primas netas percibidas por los aseguradores de la responsabilidad automovil del ramo (art. 64); en Suecia, se estableció la solidaridad de los aseguradores quienes se dividen entre sí la deuda en proporción al monto de las primas ingresadas en el año anterior (art. 21); y en Suiza, se autorizó al Gobierno de la Confederación a contratar un seguro, cuyas primas se abonarán con un impuesto a la nafta (art. 55)". HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 929.

²⁶⁷ Artículo 130: "El asegurador entregará al asegurado un certificado por duplicado referente al contrato celebrado. Las formas y el contenido del certificado se establecerán por la Superintendencia de seguros.

1959, donde para la aplicación fáctica del seguro automotor obligatorio proyectado, se consagró la emisión de un certificado de seguro a cargo del asegurador, como requisito ineludible para el patentamiento anual del vehículo o su renovación, y la contratación del seguro por el término de vigencia de la patente y hasta el vencimiento del plazo para su renovación.

El éxito del funcionamiento del sistema del seguro automotor obligatorio está subordinado a la correcta reglamentación y regulación de la emisión del certificado²⁶⁸ que acre-

El certificado de seguro es requisito indispensable para obtener la patente del automotor o su renovación. Uno de los ejemplares del certificado se archivará en la oficina expedidora de la patente del automotor; el otro, quedará en poder del asegurado, quién está obligado a exhibirlo toda vez que lo requiera la autoridad judicial, policial o municipal.

La emisión de un certificado obliga al asegurador a cumplir las obligaciones que esta ley le impone hacia la víctima, aun cuando no se ajunten al contrato celebrado, sin perjuicio de las demás sanciones que se fijen”.

²⁶⁸ “El certificado de seguro debe ser expedido por el asegurador una vez celebrado el contrato, conforme a los formularios que establezca la autoridad de contralor, y será requisito ineludible para obtener la patente del vehículo o su renovación. Ese certificado hace responsable al asegurador en los términos de la ley, se haya abonado o no la prima respectiva, o tenga o no alguna defensa que oponer al asegurado, cualquiera sea su índole, hasta tanto no se inscriba en el registro de patentes la cancelación de ese certificado o su negativa a responder por ese contrato. Esta declaración sólo será eficaz un breve plazo después de formulada e inscripta [en conformidad con el artículo 131 del Anteproyecto Halperín, el asegurador debía responder frente a la víctima por los accidentes ocurridos durante el plazo de 15 días después de la inscripción de la extinción en el registro que otorgó la patente del automotor], – o desde que otro asegurador expida un nuevo certificado si fuere antes–, con el objetivo de permitir al propietario la contratación de un nuevo seguro, el que debe celebrarlo en menor término, so pena de retiro de la patente y de las penas que se prevén en la ley”. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 929.

dite el cumplimiento de la celebración del contrato forzado.

2.3. LÍMITES A LA LIBERTAD CONTRACTUAL

(I) CONTRATO DE ADHESIÓN

La mayoría de los ordenamientos jurídicos del orbe admiten la libertad de contratación de las personas. Uno de los modos de expresión de la libertad por antonomasia la constituyen los acuerdos contractuales, por ello acertadamente se afirma que *“el contrato es el ámbito de las libertades”*²⁶⁹. Empero, el ejercicio de la libertad contractual²⁷⁰, en diversas oportunidades se encuentra limitado²⁷¹. Es lo que

²⁶⁹ MOSSET ITURRASPE, Jorge - PIEDECASAS, Miguel A. (directores), *Código civil: doctrina, jurisprudencia, bibliografía: contratos: parte general artículos 1137 a 1216*, 1ª ed., Rubinal - Culzoni, Santa Fe, 2004, pág. 50.

²⁷⁰ *“Y si el derecho de contratar es un derecho fundamental constitucional, derivado de la personalidad y sustentado en el reconocimiento público y privado de la dignidad de la persona, no parece dudoso que la dignidad sea, o se constituya, en un derecho inherente a la persona, que a su vez también contrata. De donde la dignidad del contratante aparece preservada si el contrato es justo al tiempo de su celebración y lo sigue siendo en la etapa de ejecución, cualquiera sea su estructura, modelo o concepción económica en que se desenvuelva la contratación. Así, el contratar se constituye en un derecho subjetivo típico y perfecto, cuyo interés tutelado es, simultáneamente público y privado”*. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 1994, pág. 13.

²⁷¹ La libertad “de” y “para” contratar. La libertad “de” contratar: es la posibilidad que tiene una persona de contratar o no, y en caso afirmativo, de decidir con quién. Salvo supuestos excepcionales, esta libertad siempre está presente.

La libertad “para” contratar o libertad contractual: Es la posibilidad de determinar el contenido de los contratos, es decir de negociar y redactar las cláusulas que en ellos se insertan. Se caracteriza por la existencia de un período de tratativas, que es previo a la celebración del contrato,

frecuentemente sucede en nuestro y otros mercados de economía liberal, de producción y comercialización en masa, donde existe en la relación una parte fuerte, que ostenta “el” poder de negociación e impone las condiciones (pre-disponente, empresario, profesional), y otra débil, que restringe su voluntad y sencillamente adhiere o no a lo pre-dispuesto (adherente, consumidor, usuario)²⁷². Ejemplo conspicuo de lo descrito lo encontramos en el contrato de seguro, típicamente calificable como contrato por adhesión²⁷³ a condiciones generales o a cláusulas predispues-

donde se negocian los términos del mismo. En los contratos por adhesión esta libertad no existe.

²⁷² La contratación predispuesta provoca una arremetida en contra de la igualdad formal, de la relación de paridad, al suprimir la negociación –y con ella elimina el control interno o de parte–, que no necesariamente se traduce en abuso contractual. Hay una diluida influencia de la voluntad del adherente que expresa sólo su libertad de conclusión negocial. La negociación discrecional, caracterizada por la determinación bilateral del contenido del contrato, es hoy una categoría residual, sustituida por un acto de adhesión al esquema unilateralmente predeterminado. Cfme. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., págs. 12, 24, 27 y 28, nota 35 *in fine*. En la pág. 27 de la obra citada, sostiene el autor que... “Las alternativas de que dispone el adherente consisten en no contratar, hipótesis excepcional, pues habitualmente se halla en estado de compulsión, del cual no puede sustraerse, pues necesita del bien o servicio que presta el predisponente, preferentemente en ocasión del ejercicio de un monopolio de hecho o de derecho o, en su defecto, contratar, en cuyo caso debe adherir en bloque el esquema (contenido) programado por el profesional”.

²⁷³ “...cronológicamente, el contrato de seguro aparece en escena –hasta donde históricamente pudo rastrearse la primera póliza– a principios del siglo XIV. Desde entonces, y hasta nuestros días, se ha ido acentuado su perfil, como “el” contrato por adhesión, el que sirve de prototipo a todos los demás de su especie. Es el que mejor facilita la comprensión del género, porque en él, como en ningún otro, se dan y explican, con tanta intensidad, sus rasgos más caracterizantes. Lo curioso del caso, es que se identifica (en la práctica) al contrato de seguro, seis siglos antes de que se formule teóricamente el contrato por adhesión”. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., pág. 7.

tas²⁷⁴: ello presupone que sólo uno de los sujetos de la relación –asegurador– participa en la creación del esquema contractual, unilateral y anticipadamente dispone su contenido, y las condiciones generales de contratación, que integran la propuesta y la póliza²⁷⁵, son objeto de control estatal en punto a equidad, legitimidad (art. 23, 2º párr. y 25, 1º párr., ley 20.091), claridad y legibilidad (art. 11, 2º párr., LS)²⁷⁶. La autoridad de aplicación, en el marco de la desigualdad formal de los contratantes, corrobora el empleo de un lenguaje simple, sencillo, claro, transparente, en definitiva, comprensible, pues de lo que se trata es de optimizar la simplicidad del contenido contractual. La insoslayable función de control estatal viene motivada en la des-

²⁷⁴ “El contrato por adhesión a cláusulas predispuestas o condiciones generales es aquel en que la configuración interna del mismo (reglas de autonomía) es dispuesta anticipadamente sólo por una de las partes (predisponente, profesional, proveedor, empresario, etc.), de manera que la otra (adherente, consumidor, no profesional, etc.), si es que decide contratar, debe hacerlo sobre la base de aquel contenido. [...] las técnicas contractuales predispuestas son (o pueden llegar a ser) constitutivamente desequilibrantes. La injusticia es inherente a las mismas. Su procedencia es ingénita (viene de adentro del contrato). [...] el empresario se aprovecha de esta técnica de sustitución de la discusión paritaria y clásica, para introducir por vía de la predisposición, cláusulas que afirman injustamente su posición contractual dominante”. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., págs. 25 y 28.

²⁷⁵ “...el [contrato] de seguro, o mejor dicho su instrumento, la póliza, es el modelo que generalmente se suministra como ejemplo del negocio que concentra cuantitativamente mayor cantidad de cláusulas abusivas”. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., pág. 81.

²⁷⁶ “En Argentina, las entidades aseguradoras autorizadas para operar deben hacerlo sobre la base de planes (sic) contractuales autorizados por la Superintendencia de Seguros de la Nación. A esos fines, deben presentar el texto de la propuesta y el de la póliza a fin de que la autoridad de control se expida sobre la equidad de las condiciones generales (art. 25-2, ley 20.091) y claridad de su texto (art. 11, ley 17.418)”. STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., pág. 43, nota 63.

igualdad formal de los contratantes²⁷⁷, e intenta evitar los desequilibrios propios de la diferencia estructural entre ellos, organizando el contralor no sólo sobre las empresas de seguro, sino también sobre la contratación misma²⁷⁸.

(II) OBLIGACIÓN DE CONTRATAR

Los contratos de adhesión muestran la diversidad de poder negocial que ostenta cada una de las partes, con características específicas y disímiles de las relaciones de paridad, pero la estructura del contrato es inmutable. Sin embargo, el tomador del seguro o la parte débil de la relación asegurativa, se encuentra en nuestro país, y a partir de la incorporación del carácter obligatorio del seguro automotor de responsabilidad civil, con una doble restricción al momento de contratar, que cuestionan la naturaleza jurídica contractual del vínculo, a saber: (i) la limitación propia de cualesquier tipo de seguro, que por tratarse de un contrato de adhesión, no participa en la negociación y/o redacción de

²⁷⁷ Cfme. STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, t. I, 3ª ed. actualizada, Abeledo - Perrot, Buenos Aires, 2001, pág. 127 y 128. "Y si el desequilibrio es connatural a las formulaciones a tipos uniformes o constantes, los controles (cualquiera de ellos), programados para bloquear el abuso o el desequilibrio, deben provenir de afuera del contrato. Y su propósito debe conducir a garantizar la justicia contractual, o sea un justo equilibrio de los intereses en disputa". STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, ob. cit., pág. 28.

²⁷⁸ Cfme. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro - Ley 17.418*, ob. cit., pág. 17. "Esta desproporción del asegurado que tiene su origen en la masividad operativa del asegurador, unida a la patente desigualdad de fuerzas de las partes del negocio jurídico, han obligado imperativamente al Estado a intervenir en la adopción de normas jurídicas protectoras del asegurado como consumidor de este servicio básico para el individuo (lato sensu), como es el seguro". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, ob. cit., pág. 1111.

su clausulado, el cual le es impuesto²⁷⁹; y (ii) el carácter un tanto paradójico y típico de esta modalidad, es la imposibilidad de elegir entre celebrar la contratación o no hacerlo²⁸⁰, circunstancia que campea imperativamente por imposición legal²⁸¹. La única opción permisible del tomador es la elección de la compañía de seguros según el destino del

²⁷⁹ “...es un contrato que de tal sólo tiene el nombre, porque es un contrato dictado o de adhesión, y es sabido que en estos contratos de adhesión, el adherente sólo tiene derecho a decir “Amén” y suscribir el texto que se le pone delante [...]”. LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., pág. 505. Derecho perdido por el tomador en los seguros obligatorios de responsabilidad civil por uso de automotores, donde sólo selecciona la aseguradora.

²⁸⁰ “A un lector atento no pasará inadvertida la existencia de cierta paradoja en la instauración de un régimen obligatorio de aseguramiento; ello dado que el seguro es un contrato y el hecho de hacerlo obligatorio desnaturaliza un tanto su faceta contractual, convirtiéndolo en un contrato sui generis, de cuño forzoso”. LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., pág. 501. “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”. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., pág. 1016.

²⁸¹ “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. Comporta un supuesto en que razones de interés público fundamentan y justifican que se restrinja la libertad de conclusión”. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 13. “El seguro obligatorio generalmente afecta la libertad de contratar, imponiendo su celebración como un deber, aunque asimismo a veces determina, en mayor o menor medida, el contenido del contrato, invadiendo entonces también el ámbito de la libertad contractual”. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, ob. cit., pág. 1016.

interés asegurable²⁸². Como contrapartida a la limitación de marras, resulta lógico que el asegurador esté obligado a aceptar la oferta dirigida por aquél²⁸³.

²⁸² A diferencia de los seguros sociales, donde la voluntad contractual no funciona por tratarse de seguros obligatorios, regulados por leyes específicas (v. gr. el seguro de vida de empleados del Estado, el seguro de espectador y personal de espectáculos deportivos), cuyas normas reemplazan a las condiciones generales de póliza y sus prestaciones son automáticas. Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, Pannedille, Buenos Aires, 1971., pág. 157.

²⁸³ En los contratos de adhesión, la exteriorización de la voluntad del consumidor mediante la suscripción de formularios preimpresos provistos por el profesional no implica perfeccionamiento del contrato. Sin perjuicio de haber elucubrado el contenido predispuesto, el empresario se reserva el derecho de aceptar o no la oferta dirigida por el usuario. La frecuencia siniestral del asegurado o la antigüedad del vehículo objeto del seguro, son motivos argüidos por el asegurador para su rechazo. El derecho de reserva o aceptación debería ser mutilado en el seguro obligatorio por idénticos fundamentos por los cuales se obliga al tomador, al propietario y/o usuario de un automóvil a contratar.

El Anteproyecto Halperín impuso como principio general, coherentemente con el sistema de contratación forzosa consagrado, la obligación del asegurador de aceptar el contrato propuesto. Al respecto, el artículo 139 estatuyó: *“Todo asegurador autorizado para contratar en esta rama de seguros está obligado a aceptar el contrato, salvo que por sus estatutos se requiera que el asegurado pertenezca a determinada profesión, o tenga un determinado interés, o se encuentre domiciliado en determinada región”*.

Muy por el contrario de lo que aconteció en el plausible Anteproyecto del genial Halperín, la LNT dejó entre penumbras la obligatoriedad o no del asegurador de celebrar el contrato forzado propuesto por el tomador. Así lo reflejó un distinguido tratadista en la materia, al consignar que... *“Otro aspecto que la ley no aclara es en qué extensión operará la obligatoriedad de aseguramiento. No cabe duda de que quien conduzca un automotor en la vía pública deberá cerciorarse de que dicho rodado cuente con un seguro que atienda a indemnizar los daños que cause a terceros. Pero no indica si tal contratación resulta también obligada para el asegurador ante el cual se formula una propuesta de seguro por parte de quien necesita de la cobertura para poder circular. Si así no fuera, la ley tampoco prevé qué solución darle a aquel a quien nadie quiere amparar, cuestión que reviste destacada importancia, atento que la*

La peculiaridad de esta especie “contractual”²⁸⁴, restringe de manera colosal los derechos de ambas partes, basado en el elevado propósito perseguido²⁸⁵. V. gr. excluye la posibilidad de que acuerden rescindir sin causa el seguro, que para los seguros de daños habilita el art. 18 de la LS.

(III) FUNDAMENTOS

Ciertamente el legislador limitó la libertad de contratación con fundamento en metas superiores: el interés social de proteger al tercero damnificado en el accidente de tránsito y garantizar la reparación de las lesiones sufridas; sin perjui-

existencia del seguro opera como requisito para ejercitar el derecho a circular por la vía pública, ingresando entonces la cuestión en ámbitos concernientes a preceptos constitucionales”. BARBATO, Nicolás H., El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos), pub. cit., pág. 1022.

²⁸⁴ El doctrinario español Luis Diez Picazo, afirma que en el contrato forzoso, si bien las partes se encuentran vinculadas por medio de una relación jurídica similar a la nacida del contrato, se prescinde de su voluntad, al extremo que en ocasiones se está inclusive en su contra. Refiere que los contratos forzosos no constituyen contratos, sino... “hipótesis de constitución forzosa y heterónoma de relaciones jurídicas de derecho privado”, emanadas de una imposición legal. Cfr. DIEZ PICAZO, Luis, *Fundamentos del derecho civil patrimonial*, Madrid, 1972, pág. 95. Cit. BARBATO, Nicolás H., *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la “Ley de Tránsito” 24.449 (virtudes y defectos)*, pub. cit., pág. 1016, nota 1.

²⁸⁵ “La ley de tránsito 24.449 (Adla, LV-A,327) convirtió en obligatorio el seguro de responsabilidad civil, por lo que contratar el seguro dejó de ser un acto jurídico en el solo interés de los contratantes, para convertirse en un contrato de interés de la comunidad, en el que está en juego el orden público. La finalidad de la ley citada, al disponer la obligatoriedad del seguro, ha sido proteger a la potencial víctima, sujeto pasivo del daño”, CORREA, Giselle – GHERSI, Carlos A., *Seguros obligatorios de automotores. Las cláusulas abusivas y la desprotección de los damnificados*, “Revista de responsabilidad civil y seguros”, junio de 2005, La Ley, Buenos Aires, pág. 1.

cio de resguardar igualmente el patrimonio del asegurado hasta el límite convenido. *“El seguro obligatorio se ha instituido ha favor de las eventuales víctimas, que ante la ausencia de un seguro de esta naturaleza, corren el riesgo de tropezar con la insolvencia del civilmente responsable”*²⁸⁶.

El fundamento de la implementación del seguro obligatorio es que el problema de las víctimas reviste el carácter de social y, como tal, los poderes públicos no pueden permanecer indiferentes. Es necesario que el Estado asegure a los damnificados la reparación de los daños²⁸⁷. La inclusión del seguro obligatorio por accidentes causados a terceros mediante la utilización de vehículos tuvo idénticos argumentos que en casi todos los países del mundo occidental, e inclusive en algunos países socialistas: *“Los riesgos que aumentan a medida que se perfeccionan las máquinas, la velocidad que desarrollan, y el crecimiento del parque automotor, multiplican en proporción geométrica los siniestros, quedando las víctimas a merced de la insolvencia frecuente del civilmente responsable”*²⁸⁸. En la actualidad constituye una verdad hasta

²⁸⁶ ROITMAN, Horacio, *El Seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 48. En la pág. del opúsculo aludido continúa señalando el doctrinario que...*“Por ello para refirmar este principio, las legislaciones europeas atribuyen al tercero un derecho autónomo en su favor y así declaran que el seguro genera un derecho propio a la víctima en contra del asegurador del responsable del daño”*..

²⁸⁷ Cfme. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 48.

²⁸⁸ ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 19. *“No puede negarse que el seguro de responsabilidad civil por accidentes de automotores posee una importancia enorme en nuestros días, ya que son numerosísimos los supuestos en que quien realmente afronta el pago de la indemnización de daños y perjuicios es el asegurador del declarado responsable. La importancia fundamental del seguro es conceder un demandado más o menos solvente a las víctimas de los accidentes de tránsito. Y decimos más o menos solvente por la cantidad de quiebras de empresas aseguradoras que ha habido años atrás y que han dejado sin cobertura a miles y miles de personas lesionadas y a las*

perogrullada el hecho que, salvo en hipótesis puntuales (v. gr. Estado nacional, provincial o municipal que revistan la calidad de demandado), son las aseguradoras, casi con exclusividad, las que afrontan pragmáticamente el pago de la indemnización al damnificado²⁸⁹.

3. INTERÉS SOCIAL

3.1. DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Los accidentes que ocurren a raíz del empleo de automotores y la consecuente contratación de un seguro de responsabilidad civil que satisfaga económicamente los eventuales perjuicios con ellos ocasionados, presentan un eminente y claro interés social²⁹⁰, desde que la sociedad toda se encuentra involucrada y afectada²⁹¹.

víctimas de muchos fallecidos en accidentes de tránsito. Pero, en todo caso, ése no es demérito del seguro obligatorio sino de la instrumentación de él en nuestro país y, fundamentalmente, de la falta de controles efectivos del Estado sobre las compañías habilitadas para asegurar los daños". LÓPEZ MESA, Marcelo J., Responsabilidad civil por accidentes de automotores, ob. cit., pág. 493. "Existen ciertas coincidencias básicas en nuestra doctrina y jurisprudencia sobre determinados aspectos referidos a la Teoría de la Reparación de Daños y al Derecho de Daños. Entre ellos, se pueden mencionar [...] que el seguro es uno de los medios más importantes para intentar garantizar la indemnización a la persona dañada". SOBRINO, Waldo A., Seguros y responsabilidad civil, ob. cit., págs. 39 y 40.

²⁸⁹ Por eso atinadamente se afirma que... "El seguro obligatorio ha venido así, indirectamente, a complementar la función de la responsabilidad civil, la que no puede afrontar en soledad el fenómeno de la siniestralidad creciente que se evidencia en la actualidad". LÓPEZ MESA, Marcelo J., Responsabilidad civil por accidentes de automotores, ob. cit., pág. 494.

²⁹⁰ El Prof. Dr. Waldo Augusto Sobrino, con la agudeza que lo caracteriza y parafraseando al gran filósofo argentino Miguel Ángel Ciuro Caldani, emplea la voz interés social desde la perspectiva de la sociedad como comunidad humana; y no como habitualmente es comprendida la locución, de interés empresarial o interés de sus socios en la obtención

Vemos como en la década de 1940 –precisamente en 1942, 25 años antes de sanción de la LS– ya se vislumbraba el problema generado con la evolución mecánica comúnmente denominada “revolución del locomóvil”; que hacía necesaria la intervención legislativa a fin de que el damnificado en la ocasión por dicha causa, sea completa y debidamente reparado sin depender de la capacidad económico-financiera de quien resulte responsable²⁹².

El legislador en particular, y la sociedad²⁹³ en general, deben esforzarse frente a tamaña necesidad social, ante la importancia y peligro de la circulación de los automóviles; y obviamente garantizar la reparación de daños causados. En

de utilidades. Cfr. SOBRINO, Waldo A., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 21. Esta particular acepción es utilizada en el presente trabajo.

²⁹¹ “El accidente de tránsito que destruye o invalida al individuo, constituye un acontecimiento que necesariamente interesa y obliga a la sociedad, pues sus consecuencias repercuten directa o indirectamente sobre la misma. Esta no puede permanecer impasible ante tan importante cuestión, cuya solución reclama la hora actual, pues la defensa de la vida e integridad física de sus componentes, representa uno de sus deberes fundamentales”. CÁMARA, Héctor, *Seguro obligatorio de automóviles (responsabilidad civil)*, ob. cit., pág. 26.

²⁹² Cfme. CÁMARA, Héctor, *Seguro obligatorio de automóviles (responsabilidad civil)*, pág. 27.

²⁹³ “La sociedad tiene un interés primordial en asegurar a la víctima el resarcimiento rápido e integral... Al Estado –y a la seguridad jurídica que él organiza– no puede serle indiferente el espectáculo del derecho a la víctima insatisfecho por la pasividad del asegurado, o por el desastre de su patrimonio, o defraudado por la colusión con el asegurador, o por la distracción de la suma asegurada del fin asignado. La subversión que producen esos hechos, así como el peligro social que crea el desamparo del siniestrado, o de quienes dependen de la actividad económica de la víctima, comprometen el interés social, el orden público. El Estado contemporáneo no permanece impasible ante esos hechos”. Del voto en disidencia en autos “Mustafá, Alicia N. c/ Núñez, José M.”, fallo plenario de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones Especial en lo Civil y Comercial del 11 de mayo de 1982, JA, 1982-III-480.

tal sentido, se han elucubrado diversos sistemas²⁹⁴ a fin de garantizar la reparación debida a las víctimas en tales eventos, con el objeto de evitar que la insolvencia de sus responsables civiles, tornen ilusorios sus legítimos derechos. A modo meramente enunciativo –y siguiendo a CÁMARA– se destacan los siguientes: (i) el sistema de caución; (ii) el sistema de creación de un fondo de garantía autónomo; (iii) el sistema de otorgamiento de privilegio sobre la máquina causante del daño; y (iv) el sistema de aseguración obligatoria. Este último es apodícticamente el que mejor se compadece con las tendencias políticas y humanitarias contemporáneas y el que logra satisfacer con mayor justicia y equidad los intereses particulares y comunitarios.

3.2. EN LA CONTRATACIÓN DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL SOBRE LOS AUTOMOTORES

“Imprevistos episodios cotidianos perjudican o reducen las posibilidades de la vida humana, ya sea en su continuidad como en variados supuestos de incapacidad física para el trabajo, con minoración de ganancias, privación absoluta o temporaria de actividad productiva o daños psíquicos que requieren tratamiento de psicoterapia posterior en virtud de secuelas transitorias o permanentes. En fin resultan múltiples y variados los efectos que provocan los accidentes de tránsito sobre las probables víctimas y las pérdidas de valores materiales de difícil reparación. La presencia de un contrato de seguro de responsabilidad civil, acude en cier-

²⁹⁴ Cfr. Cámara, Héctor, *Seguro obligatorio de automóviles (responsabilidad civil)*, ob. cit. pág. 24 y ss.

tos casos en protección del tercero perjudicado, cubriendo los daños por la actitud de su autor”²⁹⁵.

“El Derecho de Seguros es –casi exclusivamente– el único medio real y concreto para que las empresas puedan pagar las indemnizaciones y para que las víctimas no vean frustradas sus legítimas expectativas de cobro”²⁹⁶. En atención al significativo monto que debe abonar el responsable del siniestro, combinado con un número de variables que pueden presentarse (repárese que la tramitación de un proceso de daños y perjuicios demanda un tiempo promedio de cinco años hasta la sentencia de primera instancia; sin atender a circunstancias relativamente comunes como la presencia de litisconsortes en el pleito; acumulación de procesos; incidentes e incidencias varios durante la producción probatoria, etc); en cuyo caso ciertamente extienden considerablemente el tiempo de la *litis* con el condigno perjuicio que ello trae aparejado al ocurrente. Y además, en atención a que el solo transcurso del tiempo acarrea *per se* la aplicación de intereses moratorios –la admisión de los compensatorios pende de su reclamo y del criterio del juzgador en otorgarlos–, las aseguradoras son prácticamente las únicas financieramente capacitadas para sufragar las indemnizaciones.

3.3. DE LA CONSAGRACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL POR EL USO DE AUTOMOTORES

“Seguramente no se disminuirá la cantidad de muertos y le-

²⁹⁵ LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit., pág. 14.

²⁹⁶ SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 21.

sionados con la sola discusión sobre el seguro obligatorio de accidentes de tránsito, pero creemos que no debe resultar indiferente pensar sobre el mejoramiento de su implementación y difundir los derechos que poseen las víctimas de los accidentes de tránsito”²⁹⁷.

El fracaso experimentado por el seguro voluntario de responsabilidad civil automotor para dar respuestas adecuadas a las eventuales víctimas de los accidentes, originó a principios del siglo XX²⁹⁸, la creación de una figura acorde con las crecientes necesidades de los damnificados, que en su gran medida se quedaban sin reparación²⁹⁹, pues... “se

²⁹⁷ PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1474.

²⁹⁸ Las primeras leyes sobre seguro obligatorio de responsabilidad por el uso de automóviles se remontan a inicios del siglo pasado: Dinamarca 1918, Finlandia 1925, Bélgica 1926. Cfme. Stiglitz, Rubén S. – Stiglitz, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 12. “En el siglo pasado, en la década de los años veinte, se instauró en Europa el seguro de responsabilidad civil por accidentes de tránsito, y lo encontramos legislado en Finlandia (1925), Noruega (1926) y Dinamarca (1927)”. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*”, rev. cit., pág. 1474, nota 97. En el Derecho Comparado fue consagrado en: Suecia 1929, Inglaterra en dos leyes de 1930 y 1934, Alemania 1939, Francia 1956, Suiza 1958, España 1962. Cfme. Proyecto de Seguro Obligatorio Automotor del Dr. Antonio J. Tróccoli. Véase LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit. pág. 49.

²⁹⁹ “La importancia social del seguro obligatorio de la responsabilidad por el uso de automotores resulta de la alta cifra de víctimas –muertos y heridos–, que ha llevado a inscribir los accidentes por esta causa como uno de los factores importantes de mortalidad”. Proyecto de Seguro Obligatorio Automotor del Dr. Antonio J. Tróccoli. Véase LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit. pág. 49.

*hallaba demostrado que el seguro voluntario, no daba respuesta totalizadora, pues dado su carácter facultativo, no atrapaba en su formulación sino a un porcentaje de responsables. En consecuencia, no se trataba de una respuesta adecuada a las urgencias de cambio que requería la desigualdad existente entre el peatón y el automovilista*³⁰⁰. Fue así que casi la totalidad de los países europeos y Estados Unidos de América implementaron el seguro obligatorio de responsabilidad civil por automotores³⁰¹.

En 1946, con la singular excelencia que caracterizaba al ilustre HALPERÍN, opinablemente uno de los más grandes maestros en la materia, y su fervor incansable de brindar respuesta a las víctimas, en medulosa elaboración aludía al constante aumento de las víctimas de los accidentes de tránsito y su desamparo en la legislación –que cualifican de manera exacta a nuestra actualidad– extremo que acarrea-

³⁰⁰ STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 12.

³⁰¹ “Véase Finlandia: ley del 28 de abril de 1925, modificada el 1 de enero de 1960; Noruega: ley del 20 de febrero de 1926 modificada el 4 de octubre de 1950; Dinamarca: ley del 1 de julio de 1927, modificada el 25 de mayo de 1950; Suecia: ley del 10 de mayo de 1929, Austria: ley del 20 de diciembre de 1929, modificada el 6 de julio de 1955; Inglaterra: ley del 1 de agosto de 1930; Suiza: ley del 15 de marzo de 1932, modificada el 19 de diciembre de 1958; Luxemburgo: ley del 1 de junio de 1932, modificada el 14 de febrero de 1955; Irlanda: ley del 1 de febrero de 1934; Alemania: ley del 7 de noviembre de 1939, modificada el 5 de abril de 1965; Bélgica: ley del 1 de julio de 1956; Francia: ley del 27 de febrero de 1958; Polonia: ley del 2 de diciembre de 1958; Hungría: ley del 1 de julio de 1959; España: ley del 24 de diciembre de 1962. En los últimos años el seguro obligatorio de la responsabilidad civil automovilística ha sido introducido también en Grecia, Holanda e Italia. También se han hecho tentativas para lograr un derecho uniforme internacional en materia de responsabilidad civil por los daños causados por la circulación de vehículos. Puede verse en este sentido, el Tratado del 7 de enero de 1955 firmado en Bruselas por los Estados de Benelux (Bélgica, Holanda y Luxemburgo), y la Convención Europea de Estrasburgo, del 20 de abril de 1959. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., nota pág. 163.

ba la ineludible e impostergable necesidad de imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de automóviles; a fin de hacer efectivo el resarcimiento y evitar mayores daños a las víctimas eventuales que la circulación de los “locomóviles” causaba. Explicaba que el seguro voluntario no satisfacía esa necesidad social, porque se asegura quien tiene una responsabilidad patrimonial, no quien nada tiene a perder; y porque el Estado tiene interés primordial en que esa indemnización se haga efectiva en todos los casos³⁰². De lo contrario, no sólo recae sobre él la asistencia social necesaria, sino también porque no puede contemplar impasible la quiebra del orden jurídico establecido, cuya observancia justifica su propia existencia. Aparece desbordada la noble tarea del Estado cuando se afecta impunemente bienes tan preciados, como son la vida y la integridad física de sus habitantes³⁰³.

Los accidentes de tránsito develan un problema de magna trascendencia social. Su agigantado crecimiento, cuantitativo y cualitativo, por disímiles causas (v. gr. mejoramiento de caminos, mayor potencialidad del automóvil); y sus desastrosas consecuencias (v. gr. muerte, incapacidades en todos los órdenes), justifican plenamente e imponen la necesidad de adoptar un sistema legal de protección a las

³⁰² “Al Estado y a la seguridad jurídica le interesa resolver el desprotegido derecho de la víctima insatisfecho por la indiferencia o pasividad del asegurado, o por el desastre de su patrimonio, o defraudado por la insolvencia del obligado a resarcir el siniestro o por la controversia entre asegurador y asegurado, etc. No puede desconocerse el aspecto de función social del seguro de responsabilidad civil obligatorio frente a un continuo aumento de víctimas de accidentes de tránsito”. LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit., pág. 18.

³⁰³ HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., págs. 919 y 920.

víctimas, con base en la celebración forzada de un seguro obligatorio³⁰⁴.

Las ventajas de su implementación³⁰⁵, se resumen como sigue:

(i) El principal beneficio es posibilitar la segura indemnización de las víctimas, con límites modestos para que el costo no grave excesivamente a los automovilistas y a la industria. 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 hallen su amparo en un patrimonio solvente, aun a costa de una limitación cuantitativa de la responsabilidad que se expresa en indemnizaciones tarifadas³⁰⁶.

(ii) Suprime la sensación de inseguridad del individuo –comprendido asegurado y víctima–, constantemente amenazado.

³⁰⁴ “...este seguro no debe ser factor distorsionante de la realidad operativa del mercado de seguros, en el cual el de responsabilidad civil de los automotores tiene ya amplia y diversificada difusión en el país, por conducto de numerosas entidades aseguradoras de distinta naturaleza jurídica. Por el contrario, esta norma procura un efecto indirecto, que el seguro obligatorio se convierta en un inductor de los seguros voluntarios que, por el mismo riesgo y por mayor monto o por otros riesgos, contrate el asegurado para su vehículo, ya que de tal mecanismo de complementación entre lo obligatorio y lo voluntario deberá resultar una más espontánea y fluida colocación del segundo tipo –que le reducirá a los aseguradores su costo de adquisición de los contratos y, por ende, llegará en los hechos a producir una rebaja de los precios finales de los seguros automotores–”. Proyecto del PEN de 1974. Puede consultarse en LASTRA, Ana María, *Seguridad o desamparo en torno a la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil contra terceros por el uso de automotores*, ob. cit., pág. 29.

³⁰⁵ HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, ob. cit., pág. 921 y ss.

³⁰⁶ STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 12.

(iii) Elimina de la carga del Estado la atención hospitalaria³⁰⁷ y la asistencia social a las víctimas incapacitadas o a sus familiares, liberando a la sociedad de la oprimida carga que debe soportar el responsable –o su asegurador, hasta el límite establecido–.

(iv) En los supuestos de colisión de pluralidad de automóviles, en caso de enfrentarse dos o más aseguradores, los daños se liquidan más fácilmente.

(v) El considerable aumento de tomadores del seguro contrarrestará cualesquier efecto de suba en las primas³⁰⁸.

(vi) Crea un fondo patrimonial supletorio, denominado Fondo de Garantía, que garantizará la eficacia del sistema y consecuentemente el pago de la indemnización a la víctima en hipótesis excepcionales (v. gr. autor del daño insolvente que no contrató el seguro; autor del daño insolvente que contrató el seguro, empero la aseguradora se encuentra en imposibilidad financiera de afrontar el pago; autor del daño no identificado, etc.);

(vii) Otorga celeridad a la percepción de la indemnización: uno de los objetivos teóricos del sistema es el la rápida percepción de la indemnización por parte de los damnificados. El eventual proceso de daños a impetrar, en el caso de ser necesario –la inmensa generalidad de supuestos lo

³⁰⁷ Según un reciente estudio de la asociación civil Luchemos por la vida, indica que el 10% de las camas de los hospitales del mundo se encuentran ocupadas por accidentados en el camino. Cfme. www.luchemos.org.ar

³⁰⁸ “...el alza de las primas no aparece como necesaria por el gran aumento de la cartera que se producirá”, BRUCK, Ernst, “Contributo all’unificazione internazionale del diritto della responsabilità automobilistica”, en *Assicurazioni*, 1937, t. 1, pág. 482. Cit. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, ob. cit., pág. 921.

requiere-, debe responder a directivas procesales específicas para el supuesto especial y establecidas por la ley, que simplifiquen y contribuyan a su tramitación ágil, rápida y efectiva. Las limitadas defensas del asegurador constituyen una directa consecuencia del diseño plasmado.

4. FUNCIÓN SOCIAL DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR

“El derecho de daños, en su concepción actual, protege al débil y por ende a la víctima; en esa dirección destaca la función social del seguro, como instituto adecuado a la idea solidarista. [...] La difusión actual del seguro, entre otras razones, se fundamenta en el resguardo a la víctima; por lo que para ciertas actividades máximamente peligrosas o que estadísticamente, tienen gran operatividad en la generación de perjuicios, como ocurre en el caso de daños causados por automotores, se impone la necesidad de contratar seguros obligatorios (art. 68, ley 24.449)”³⁰⁹.

La referida falta de sistema normativo que regule el seguro obligatorio de responsabilidad civil por uso de automotores, hace necesaria la aplicación del régimen establecido para los seguros de responsabilidad civil en general en los arts. 109 a 120 de la LS, empero desde una óptica filosófica diferente³¹⁰. Sin ingresar al polémico examen de que el art.

³⁰⁹ Autos “Obarrio, María Pía c/ Microómnibus Norte S.A. y otros/ daños y perjuicios” y “Gauna, Agustín c/ La Economía Comercial S.A. de Seguros Generales y otros/ daños y perjuicios”, fallo de la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, de fecha 13/12/2006.

³¹⁰ Las modificaciones legislativas y los avances doctrinarios del siglo XXI, permiten afirmar que en los seguros voluntarios de responsabilidad civil, existe un doble objetivo de protección: (i) la víctima; y (ii) el

68 LNT modificó o no a la LS en los artículos referidos, es innegable que introdujo un nuevo paradigma en la interpretación de los seguros de responsabilidad civil: el objetivo primordial es proteger a la víctima de los accidentes de tránsito³¹¹.

El seguro de responsabilidad civil ostenta un carácter social, sustentado fundamentalmente en una norma que impone la obligatoria concertación del seguro y deja entrever que a la sociedad toda le interesa su contratación³¹². Para la nueva tendencia que pondera la función social del seguro

asegurado o dañador; y que en los seguros obligatorios de responsabilidad civil, el objetivo inmediato de protección es la víctima, y el mediato el asegurado o dañador. Cfme. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 261.

³¹¹ *“Esta norma (art. 68 de la ley 24.449), ha producido un “giro copernicano” en toda la concepción de los seguros de responsabilidad civil, dado que existe un harto evidente cambio de filosofía: hay que proteger a la víctima de los accidentes de tránsito. En efecto, el objetivo principal, inmediato, directo y fundamental del art. 68 de la ley 24.449 es: la protección de la víctima de un accidente de tránsito. Justamente por ello, se estableció un seguro de responsabilidad civil de automotores, de carácter “obligatorio”. SOBRINO, Waldo A. R., La franquicia y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito, ob. cit., pág. 10. “Resulta evidente que estamos proponiendo un cambio de filosofía en el espíritu de la ley 17.418, haciendo mucho más hincapié en la función social del seguro y en la protección de los “consumidores de seguros” (v.gr. los asegurados y las víctimas)”. SOBRINO, Waldo A. R., Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado, ob. cit., pág. 261.*

³¹² *“Otro sustento normativo positivo que avala nuestra posición de la función social del seguro [además del preámbulo y del art. 42 de la CN] es el art. 68 de la ley 24.449, que determina el seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores. La tésis de la ley es muy clara: si el seguro es obligatorio, ello implica que se quiere proteger a la víctima. Por lo tanto, el contrato de seguros obligatorio no es un simple acuerdo de voluntades entre particulares, sino que es un instrumento legal para amparar a las víctimas de los accidentes de tránsito”. SOBRINO, Waldo A. R., Seguros y responsabilidad civil, ob. cit., pág. 35.*

de responsabilidad civil, el epicentro de protección se inclina en favor de la víctima allende de la relación asegurativa entre los cocontratantes. Ergo, el principal objetivo establecido por la LNT no es proteger el patrimonio del asegurado, tal cual lo establece la LS, sino la integridad psicofísica de la víctima³¹³.

La adjudicación del mentado carácter social al seguro, mantiene una inescindible relación con la concepción filosófica del interprete (v. gr. legislador, juez, abogado, perito, etc.), respecto a la finalidad del seguro de responsabilidad civil automotor. Así, quienes privilegian el patrimonio del asegurado se enrolan en la tesis individualista; por el contrario, quienes privilegian los derechos de la víctima, entre los cuáles se enfila el autor de este trabajo, se enmarcan en la tesis solidarista.

4.1. PROYECCIONES EN LA VÍCTIMA

La importancia de atribuir una función social al seguro de responsabilidad civil automotor, se traduce no solamente en el resguardo del patrimonio al responsable del daño – consecuencia verdaderamente trascendente si se piensa en los devastadores efectos económicos que podría generar una pretensión indemnizatoria–; sino fundamentalmente en la protección de quienes son, en no pocas oportunidades, excluidos del sistema económico, social y hasta fami-

³¹³ “...no puede existir duda alguna que cuando el “seguro de responsabilidad civil” es “obligatorio” necesariamente dicho seguro es realizado en favor de la víctima [...], por ello [...] hoy gran parte de la doctrina entiende que: el seguro de responsabilidad civil frente a terceros, tiene como finalidad fundamental y principal, la protección de la víctima”. SOBRINO, Waldo A. R., *La “culpa grave” y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, pub. cit., pág. 1152.

liar, a raíz del drástico menoscabo en su integridad psicofísica.

Las consecuencias de la función social del seguro son plausiblemente enumeradas por el Prof. Dr. SOBRINO, quien entre otras, señala: (i) la restricción interpretativa de las causales de eximición de responsabilidad³¹⁴; (ii) la inoponibilidad a la víctima de la “culpa grave” del asegurado; (iii) la aplicación de medidas autosatisfactivas; (iv) la existencia de una acción directa autónoma³¹⁵ en cabeza del damnificado; (v) el pronto pago de las indemnizaciones por las compañías de seguro, y en caso de incumplimiento, la imposición de daños punitivos; y (vi) la atribución del carácter de consumidor del seguro a la víctima³¹⁶.

³¹⁴ “Según adelantáramos, el cambio de filosofía de la ley de seguros trajo como consecuencia una nueva óptica de los seguros (en general) y de los de responsabilidad civil, en particular. Ello es así, dado que –reiteramos– en los seguros de responsabilidad civil (en especial, en los “seguros obligatorios”), se busca proteger a la víctima. Así pues, como una cuestión lógica, para proteger mejor a la víctima se deben restringir las aplicaciones de las causales de eximición de responsabilidad de las aseguradoras. O dicho de otra manera: “cuanto mayores son las causales de eximición en los seguros de responsabilidad civil obligatorios, menor es el desarrollo jurídico de un país”. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 262.

³¹⁵ Cfme. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 262.

³¹⁶ Cfme. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 27 y ss. En relación a los consumidores del seguro, afirma el catedrático, que la visión en nuestro país es parcial e incompleta porque sólo se hace referencia a quien efectivamente contrata el seguro. La categoría de “consumidor de seguros” comprende al tomador, al asegurado, al beneficiario y a la víctima, pues todos ellos utilizan o disfrutan del servicio de coberturas de riesgos. Cfme. CABALLERO SÁNCHEZ, Ernesto, *El consumidor de seguros: protección y defensa*, Fundación Mapfre Estudios, Instituto de Ciencias del Seguro, Madrid, 1997, pág. 51. “Estimamos que esta concepción amplia del consumidor del seguro es de gran trascendencia, dado que implica un cambio de filosofía en el seguro, ya que el perjudicado no va

4.2. DESARROLLO EN NUESTRO PAÍS

La concepción clásica, sostiene que el seguro de responsabilidad civil es estrictamente privado, con validez exclusiva entre los contratantes y reglado por el art. 1197 del C.C. La tesis minoritaria, anterior a la implementación de la celebración de un contrato de seguro automotor forzoso, sostenía que se trataba de un convenio en beneficio de un tercero.

El art. 67 del decreto 692/92, impuso la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil por el uso de vehículos, norma repotenciada por el art. 68 de la LNT. Consecuentemente, en nuestro país hace tres lustros se consagró legalmente el carácter social del seguro, aunque en la *praxis* no siempre es cumplido y fomentado. Se advierte un cambio de paradigma, que prioriza la protección de los damnificados, aunque desgraciadamente todavía estamos muy lejos de lograr que el seguro de responsabilidad civil cumpla con la función social que le corresponde³¹⁷, ya a que el propio asegurado muchas veces no ve satisfechos sus legítimos reclamos -lo que originó, en países vanguardistas, la creación de un instituto denominado “defensor del asegurado”, tendiente proteger los derechos de la parte débil (v. gr. atacar las cláusulas impuestas en perjuicio del

a ser un convidado de piedra, sino una parte interesada, que puede exigir el cumplimiento de determinadas obligaciones a la compañía de seguros. De aceptarse nuestra propuesta, estimamos que en nuestro país se va a producir un cambio de paradigma semejante al ocurrido con el paso de la responsabilidad civil (en la cual solamente se tenía en cuenta el dañador) a la teoría de la reparación (en la que el epicentro es la víctima”. SOBRINO, Waldo A. R., Seguros y responsabilidad civil, ob. cit., pág. 32.

³¹⁷ “En la República Argentina, con un retraso de varios años, de a poco nos vamos acercando a las modernas concepciones del seguro o a lo que alguna doctrina denomina el nuevo Derecho de Seguros”. SOBRINO, Waldo A. R., Seguros y responsabilidad civil, ob. cit., pág. 26.

asegurado que restringen el acceso a la indemnización)-, y la víctima generalmente se encuentra desprotegida³¹⁸.

En la Provincia de Santiago del Estero, el principio de solidarización del seguro y la protección de la víctima ha quedado evidenciado en el reciente fallo del Excmo. Sup. Tribunal de Justicia (de fecha 12 de setiembre de 2006), en autos: Expte. 15.751 - 2005 RUSSO JOSE DANIEL s.s.d. de HOMICIDIO Y LESIONES GRAVISIMAS e.p.d. GEREZ FABIAN Y OTRO - CASACION, confirmatorio de la instancia inferior, en donde se sentara la siguiente doctrina:

“El derecho, como ordenamiento social justo, debe privilegiar las ideas contemporáneas que giran en derredor de un criterio solidario que tiende a posibilitar la realización individual en un contorno social...que privilegia la reparación del daño injustamente padecido por las víctimas,...”. A continuación el alto tribunal reza: *“Esta discusión quedó zanjada definitivamente [se refiere a partir de la sanción del art. 68 de la ley 24.449] por la concepción actual de derecho de daños que protege al débil y por ende a la víctima; en esa dirección el decisorio destaca la función social del seguro...”*.

Dicho sea de pasaje, el autor de este trabajo tuvo el inmerecido honor de poder colaborar con el Estudio Jurídico Julián & Asociados, quien tuvo a su cargo el impulso de la acción civil en sede penal que desembocara en el fallo antedicho del Superior Tribunal local y que marcara un hito jurisprudencial sin precedentes en Santiago del Estero.

³¹⁸ Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 24 y 25. Afirma el autor, siguiendo a Caballero Sánchez, que en los países desarrollados la óptica es diametralmente opuesta, pues el seguro de responsabilidad civil es para proteger, al mismo tiempo, a la víctima y al asegurado. Ello es así, que se entiende por “consumidor de seguros”, no sólo al asegurado, sino sobre todo al damnificado.

