RAMIRO DANIEL JULIÁN

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO I.....1
INTRODUCCIÓN 1
1. Proceso de formación de la ley de seguros 1
1.1. Anteproyecto Halperín.....1
(I) El seguro de responsabilidad civil previsto.....4
(II) Características.....13
1.2. Proyecto de la Comisión de 1961 15
1.3. Proyecto de la Comisión de 1967 18
2. LEY DE SEGUROS 22
2.1. Antigüedad.....27
2.2. Necesidad de reforma.....29
2.3. Mora Legislativa 30

CAPÍTULO II 33
SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL 33
1. Orígen.....34
2. Evolución.....40
3. Desarrollo normativo del seguro en la República Argentina.....44
4. Importancia 49
4.1. Económica del seguro 49

4.2. Del seguro de responsabilidad civil.....55
4.3. Del seguro de responsabilidad civil automotor.....57
5. Seguro de responsabilidad civil.....58
5.1. Marco legal.....58
(I) Obligaciones de las partes.....61
(II) Riesgo cubierto.....66
(III) Hecho acaecido en el plazo convenido.....67
(IV) Necesaria intervención de un tercero.....68
5.2. Elementos constitutivos del contrato.....70
(I) Consentimiento.....71
(II) Riesgo.....73
(III) Interés asegurable.....79
5.3. Siniestro.....82
5.4. Finalidad.....85

CAPÍTULO III.....89
FUNCIÓN SOCIAL DEL SEGURO.....89
1. Accidentes de tránsito: moderna endemia mundial.....91
2. Seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor 95
2.1. Implementación en Argentina.....95
(I) Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte.....95
(II) Resoluciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación.....99
(III) Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449.....102
2.2. Características.....108

(I) Riesgo 108
(II) Indemnización tarifada 109
(III) Acción directa 111
(IV) Defensas acotadas 113
(V) Fondo de garantía 115
(VI)Certificado de seguro 117
2.3. Límites a la libertad contractual 119
(I) Contrato de adhesión 119
(II) Obligación de contratar 122
(III) Fundamentos 125
3. Interés social 127
3.1. Del accidente de tránsito 127
3.2. En la contratación del seguro de responsabilidad civil sobre los automotores 129
3.3. De la consagración del seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de automotores 130
4. Función social del seguro de responsabilidad civil automotor 136
4.1. Proyecciones en la víctima 138
4.2. Desarrollo en nuestro país 140

CAPÍTULO IV 143
CULPA GRAVE 143
1. Importancia del tema 144

2. Problemática lingüística 146
3. Delimitación conceptual 148
3.1.Empleo de la locución en el Derecho en general 149
3.2. Culpa grave en el Derecho Civil.....152
(I) Sistema consagrado por el Código Civil 152
(II) Distinción con el Derecho de Seguros 155
3.3. Manifestaciones de la expresión en el Derecho de Seguros 159
(I) Acepciones del término 159
(II) Uso del vocablo en la Ley de Seguros 160
4. Culpa grave en el seguro 168
4.1.Relación asegurativa 168
(I) Estructura 168
(II) Funcionamiento.....170
(III) Limitaciones del riesgo: modalidades y contenido..174
4.2. Exclusiones de cobertura.....178
(I) Motivos 178
4.3. Reglas jurisprudenciales de interpretación.....184
(I) Configuración 184
(II) Características.....191
(III) Situaciones amparadas.....198
4.4. Asegurabilidad 201
4.5. Inoponibilidad de la culpa grave del asegurado al tercero víctima 207
(I) Argumentos esgrimidos 214

(II) Estado actual de la materia 223
(III) Conclusiones 226

CAPÍTULO V 229
EL AMPARO DEL DAMNIFICADO EN EL DERECHO COMPARADO 229
1. Amparo del damnificado 229
2. Derecho comparado 231
2.1. Seguro obligatorio automotor 231
(I) España 233
(II) Estados Unidos de América 235
(III) Chile 237
(IV) Brasil 239
(V) Perú 242
(VI) Uruguay 246
2.2. Culpa grave 250
(I)Francia 252
(II) Italia 254
(III) España 255
(IV) Brasil 258
(V) Uruguay 259
(VI) Paraguay 261
2.3. Convenios internacionales 261

(I) Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre....261

(II) Convenio de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito 262

(III) Protocolo de San Luis en Materia de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del Mercosur 264

(IV) Resolución Nº 37/92 del Grupo Mercado Común....266

(IV) Resolución 25.281/97 de Superintendencia de Seguros de la Nación.....268

(VI) Colofón.....271

CONCLUSIONES.....273

Bibliografía consultada 277

Índice general.....287

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

1. PROCESO DE FORMACIÓN DE LA LEY DE SEGUROS

1.1. ANTEPROYECTO HALPERÍN

A fines de 1958, el entonces presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi, encomendó por intermedio del Ministerio de Educación y Justicia, en el marco de un plan integral de reformas a la legislación de fondo[1] al Profesor Dr. Isaac Halperín la redacción de un Proyecto de Ley General de Seguros (en adelante "Anteproyecto"), para reemplazar las escasas, dispersas y anticuadas normas que existían en el Código de Comercio sobre la materia.

El 6 de mayo de 1959 el Poder Ejecutivo nacional dictó el decreto 5459. En uno de sus Considerandos reflejó la necesidad de reformar las disposiciones sobre el seguro conte-

---

[1] "*El contrato de seguro, así como el control de la actividad por parte de la Superintendencia de Seguros, ha merecido una consideración especial, tan es así que en 1959 comenzaron los estudios tendientes a modificar el Código de Comercio con el objetivo de dictar normas específicas sobre la materia, tarea que años después concluyó con el dictado de las leyes 17.418 y 20.091 de contrato de seguro y de las empresas de seguros y su control, normas que respectivamente rigen desde 1967 y 1977*". CARELLO, Luis A. – CORBELLA, Carlos G. (directores), *Seguros – responsabilidad civil – transporte, doctrina especializada – proyectos legislativos*, 1º publicación, Juris, Rosario, 2001, pág. 36. "*Una de las reformas legislativas que se ha hecho sentir como más necesaria en nuestro país, es la relacionada con el seguro*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, JA, 1967-VI-762.

nidas en el Título VI, del Libro II del Código de Comercio, como consecuencia de su vetustez, y el notorio propósito de adecuar la legislación a la evolución técnica del seguro y a las necesidades económicas que cumple la institución; aprobó el convenio celebrado entre el Sr. Ministro de Educación y Justicia de la Nación, Dr. Luis R. Mac Kay, y el Dr. Halperín para la redacción del Anteproyecto; y constituyó la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora (en adelante la "Comisión"), compuesta por representantes de diversos sectores interesados en la reforma, a saber: facultades de Derecho de Buenos Aires y Córdoba, Facultad de Ciencias Económicas de Buenos Aires, Poder Judicial, Superintendencia de Seguros de la Nación, Instituto Nacional de Reaseguros, Asociación Argentina de Compañías de Seguros, Asociación de Aseguradores Extranjeros en la Argentina, Asociación de Cooperativa y Mutualidades del Seguro y Federación Argentina de Colegios de Abogados[2].

El Anteproyecto, elucubrado en un intervalo harto reducido de tiempo, e integrado por 278 artículos –114 menos que la ley vigente–, se dividió en tres títulos: (i) el Primero, comprendía al contrato en general, los seguros de daños patrimoniales y de personas; (ii) el Segundo, dedicado a las empresas aseguradoras y su fiscalización estatal; y (iii) el Tercero, incorporó normas finales y transitorias. Así conformado, fue presentado al Dr. Mac Kay el 9 de junio de 1959 para su consideración, con una exposición de motivos que contenía un explícito desarrollo de las ideas que guia-

[2] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 767 y nota; y en *Estudios de Derecho de Seguros*, Pannedille, Buenos Aires, 1971, pág. 148; y HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, 3º ed., Depalma, Buenos Aires, 2003, págs. 7, 8 y nota pág. 124.

ron a su redactor, y sometido a la Comisión[3], quien dos semanas después inició su trabajo[4].

Según su creador, el Anteproyecto, de tendencia legislativa reglamentaria merced a su extensión, aprovechó allende de los resultados positivos alcanzados por nuestra jurisprudencia –de la que trató de no apartarse innecesariamente, innovando lo menos posible–, la experiencia legislativa y de técnica de los países para aquel entonces más avanzados en la explotación económica del seguro, la crítica razonada de su doctrina, y las adecuó a nuestras propias características, a nuestra particular idiosincracia, propias costumbres sociales y demás aspectos culturales, en especial al estado de desarrollo del comercio y práctica del seguro.

[3] "*La visión jurista de FRONDIZI le indujo a que se constituyera una Comisión Consultiva y Revisora del Anteproyecto, que integró con importantes especialistas en derecho comercial de nuestro país. También, con la sagacidad política que le caracterizaba, dispuso la formación de una reducida Subcomisión que le expusiera a HALPERÍN la realidad del mercado de seguros. De esa Subcomisión formaron parte un funcionario estatal, que fue MORANDI* [asesor legal de la Superintendencia de Seguros de la Nación]*, y abogados provenientes de las asociaciones de aseguradores privados. En tal forma, la doctrina especializada y la realidad viviente del mercado asegurador confluyeron para darle solidez y realismo a la propuesta de HALPERÍN*". BARBATO, Nicolás H. (coordinador), *Derecho de Seguros,* "Homenaje de la Asociación Argentina de Derecho de Seguros al profesor doctor Juan Carlos Félix Morandi", Hammurabi, Buenos Aires, 2001, pág. 12.

[4] "*La comisión se reunió por primera vez el 23 de junio de 1959, designando presidente a Michelson* [representante de la Facultad de Derecho de Buenos Aires] *y secretario al autor de este trabajo. Su primera decisión consistió en fijar un plazo prudencial para efectuar un estudio general del anteproyecto Halperín, haciendo llegar a cada sector interesado un memorándum sobre el particular*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 148. En idéntico sentido STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la Ley de Seguros*, en "Revista de responsabilidad civil y seguros", enero de 2007, pág. 1.

Propuso en algunos aspectos avanzar sobre esas leyes, y en otros mantener las soluciones clásicas[5].

(I) EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PREVISTO

Halperín en el Título I, Capítulo II del Anteproyecto, dedicado a las disposiciones generales sobre los seguros contra los daños patrimoniales o de indemnización, previó la reglamentación del seguro de responsabilidad civil[6] en dos secciones: (i) la Sección X, dedicada al seguro de responsabilidad civil en general (artículos 114 a 123); y (ii) la Sección XI, referida al seguro obligatorio de la responsabilidad por automotores (artículos 124 a 144).

Al regular el seguro de responsabilidad civil en general, *inter alia,* legisló:

(i) La liberación del asegurador sólo ante la ocurrencia de dolo o culpa inexcusable del asegurado[7]. En un régimen de la responsabilidad fundado en la culpa (art. 1109 Código

---

[5] Cfme. HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, edición oficial, Bs. As., 1959, págs. 3 y 4.

[6] Cfr. HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit., págs. 13 y 14.

[7] El artículo 116 establecía: "*El asegurador se libera cuando el asegurado provocó dolosamente o por culpa inexcusable el hecho del que nace su responsabilidad hacia el tercero. [...] Siguiendo la tendencia del derecho contemporáneo y la ampliación de la esfera comercial del seguro, se ha previsto la garantía por el asegurador –como norma– de los hechos culposos del asegurado, en la medida en que no traduzcan culpa grave o cuando no influyan en las prestaciones del asegurador. [...] La eliminación de los actos de culpa del asegurado como causal de liberación del asegurador cuando no influyan sobre su prestación, no es más que la aplicación de las reglas corrientes en materia de incumplimiento de obligaciones, de las que no es aconsejable apartarse. Y cuando esos actos meramente culposos influyan sobre las prestaciones, éstas se disminuirán en esa medida, y nada más; porque es el perjuicio que sufre el asegurador. Su liberación impondría una injustificada sanción al asegurado*". HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit., págs. 6 y 7.

Civil)[8], la graduación de ésta para liberar al asegurador aparece como ineludible[9].

[8] El régimen dominante en materia de responsabilidad vigente a la hora de creación del Anteproyecto era el subjetivo y su piedra angular la culpa. Repárese que Halperín había recomendado en su meduloso trabajo la incorporación de la responsabilidad objetiva, sin perjuicio de no incluirla por constituir materia civil. Así, en el epígrafe XVI *in fine* de la exposición de motivos, dispuso: "*Sería conveniente complementar este régimen con el establecimiento de la responsabilidad objetiva del propietario o usuario del automotor; pero me abstengo de insertarlo en la ley, por ser una norma que debe integrar el Código civil. Si el Poder Ejecutivo Nacional considerara prudente propiciar la reforma en tal sentido, la disposición cabría redactarla así, como art. 1113 bis de ese Código:*

El propietario de todo vehículo automotor es responsable por los daños causados a terceros por el uso o empleo del mismo, si no prueba culpa exclusiva de la víctima, fuerza mayor o caso fortuito ajenos al vehículo o a su conductor.

Si media culpa concurrente de la víctima la indemnización se disminuirá en proporción a ésta.

Si un tercero hace uso ilegítimo del automotor, el propietario es responsable solidario si no tomó las medidas necesarias para evitarlo.

No se consideran terceros quienes conducen el automotor con el consentimiento expreso o presunto del propietario, o las personas por las que es civilmente responsable". HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit., págs. 14 y 15.

La ley 17.711 que reformó en 1968 al Código Civil, incluyó los párrafos segundo y tercero del artículo 1113 y provocó un radical cambio de paradigma al estatuir el régimen de responsabilidad con base objetiva, que destaca el elemento riesgoso o vicioso por sobre la conducta del sujeto. "*Entendemos importante señalar que cuando se dictó la ley 17.418, las concepciones de responsabilidad civil eran muy diferentes a las actuales. Bástenos recordar que cuando se promulgó la Ley de Seguros (ley 17.418)* [*a fortiori*, al momento de redacción del Anteproyecto]*, todavía no había entrado en vigencia la trascendental y magnífica reforma del Código Civil (Ley 17.711). Así pues, aún eran aplicables las viejas pautas del Código Civil, que había pergeñado el genial Vélez Sársfield (en el año 1871), pero que habían sido superadas por la realidad de los tiempos*". SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, t. III:

(ii) El pago o reembolso de los gastos para afrontar las pretensiones del tercero.

(iii) La obligación del asegurador de asumir la dirección de la *litis*[10], no sólo como complemento de la garantía prometida al asegurado, sino también como protección del propio asegurador con una mejor defensa de los intereses comprometidos. Y como lógica consecuencia, para permitir la eficaz actuación del asegurador, se consagró un sistema de prohibiciones y cargas al asegurado[11].

(iv) El reconocimiento a la víctima del daño de un derecho propio sobre la indemnización, con exclusión de los demás acreedores del asegurado, que hará valer con una acción propia y directa contra el asegurador. Se proyecta el régi-

---

Ley de Seguros, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario, 2006, pág. 259.

9 "*La excepción de la culpa grave –no obstante el sistema del Código Civil contrario a la graduación de las culpas– obedece a que la sola excepción del dolo dejará, por lo regular al asegurador inerme frente al fraude, por las dificultades de la prueba. Esta es la razón del principio consagrado por la jurisprudencia francesa, de la equiparación de la culpa grave al dolo [...]*". HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit., pág. 7.

10 Artículo 115, 1º párrafo: "*La garantía del asegurador comprende la dirección de la litis promovida por el tercero y los gastos judiciales y extrajudiciales para resistir la pretensión del tercero, incluso las costas de la defensa del proceso penal que se instruya por un hecho que podría fundar la responsabilidad a la que se refiere el seguro, en la medida en que fueron necesarias. Esta disposición rige aun cuando la pretensión del tercero se rechace*".

Artículo 120, 1º párrafo: "*El asegurador asumirá la dirección de la litis promovida por el tercero, y cumplirá con la condenación judicial en la parte a su cargo en los términos procesales*".

11 Artículo 120, 2º párrafo: "*El asegurado no puede reconocer su responsabilidad ni celebrar transacción sin anuencia del asegurador. Cuando esos actos se celebran con intervención del asegurador, éste entregará los fondos que correspondan conforme al contrato en término útil para el cumplimiento diligente de las obligaciones asumidas*".

men de esta acción, para obviar las dificultades de la eficacia de la sentencia que se dicte, de las defensas inoponibles por el asegurador, y su prescripción[12].

En la Sección XI destinada al seguro obligatorio de la responsabilidad por automotores– que desafortunadamente no incluyó el proyecto de la Comisión de 1961[13], ni el de la

---

[12] Artículo 121: "*El damnificado puede hacer valer su crédito sobre la suma asegurada y sus accesorios con exclusión de cualquier otro acreedor del asegurado, aun en caso de quiebra o de concurso civil.*

El damnificado tiene una acción directa contra el asegurador del responsable, que puede ejercer ante el juez del lugar del hecho o del domicilio del asegurador, para cuyo ejercicio debe citar al juicio también al responsable civil.

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 la falta de pago de la prima, o la quiebra o concurso del asegurado, sin perjuicio de su derecho contra el asegurado.

Se aplica a esta acción directa la prescripción del art. 4037, cód. civil [que con anterioridad a la reforma de la ley 17.711 era de un año, y con ésta se extendió a dos años, plazo vigente en la actualidad]".

[13] "*El redactor del anteproyecto que sirvió de base al proyecto que la Comisión Revisora tomó para la que sería luego la Ley de Seguros, elevó por separado el proyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil por automotores, que desglosó, para no producir despacho en disidencia, pues en la Comisión Revisora sólo lo apoyó escasa minoría*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., nota pág. 8. "*La Comisión Asesora Consultiva y Revisora de 1961, con el único voto en disidencia del autor de este trabajo, resolvió "no" incorporar el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por automotores, auspiciado en el anteproyecto Halperín. [...] se invocaron como argumentos en contra de la implementación del seguro los siguientes:*

a) El seguro obligatorio no está de acuerdo con la idiosincrasia de nuestro pueblo ni a nuestras particulares formas de ser y de sentir, porque va a servir para aumentar la desaprensión de nuestros automovilistas que son un verdadero peligro por su manejo imprudente.

b) Además, permite pronosticar una verdadera industria del accidente, porque las compañías van a estar obligadas a hacerse cargo de todos aquellos accidenta-

dos cuyos victimarios no han sido individualizados por desaparición del conductor.

c) La obligatoriedad del seguro para todos los automovilistas induciría a los jueces a ser muy magnánimos en la fijación de las indemnizaciones y eso elevaría el costo del seguro.

d) Las normas que lo implantasen no podrían formar parte de aquellas sobre el contrato de seguro e integrar el Cód. de Com., porque se trata de disposiciones típicas de poder de policía que se relacionan ya con los requisitos para el otorgamiento de las patentes ya con las reglas de la seguridad del tránsito por las rutas, ya con la eficacia del servicio policial y de vigilancia, cuestiones todas que por su naturaleza son propias de la Nación, de las provincias o de los municipios, según las características de los caminos por los que se transita en la República.

Dichas objeciones dieron motivo a una réplica bien fundada de Halperín que sintetizamos a continuación:

1) Delegar la atribución de implantar el seguro obligatorio en las provincias y municipalidades va a traer muchos conflictos, cuando una provincia establezca el seguro obligatorio y la otra no, el automóvil patentado en esta última no va a poder circular en la primera. Mediante este sistema llegamos a consagrar una situación de desigualdad. Hay que adoptar una de dos posiciones: o se incluye el seguro obligatorio o no se incluye.

2) El seguro obligatorio es una cuestión de fondo porque regula las relaciones entre las partes y consagra limitaciones al uso de los automotores únicamente. Hay innumerables disposiciones en el C. de Com., como las relacionadas con el Registro Público y lo mismo dentro del Código Civil, como las restricciones al dominio, que son puro poder de policía, y a nadie se le ha ocurrido sacarlas de allí. También por este seguro se establece simplemente una limitación al uso de los automotores que no rompe la unidad del C. de Com., como no la rompen las limitaciones al dominio, del Código Civil.

3) Debe contemplarse este asunto desde el punto de vista de las limitaciones que deben imponerse al usuario de un vehículo peligroso y no desde aquel que se relaciona con la policía de tránsito, es decir, a través del seguro obligatorio se están estableciendo las condiciones que deben reunirse para que una persona pueda hacer uso de un vehículo motorizado.

4) Hay que orientar el problema tomando como base la conciencia general y pública y un interés de marcado carácter general. No se trata de regular solamente el contrato de seguro, sino también la función que éste llena respecto de las víctimas.

5) Se ha impugnado el proyecto, en primer lugar, desde el punto de vista jurisdiccional, porque se dice que se ha legislado sobre una materia privativa de las provincias y de la Nación, según sean las características del camino por el que transita el vehículo, materia perteneciente al poder de policía ajena al C. de Com. Aun en el caso de que con cierto esfuerzo nos tratásemos de poner dentro de la corriente que ve en esta materia un ejercicio del poder de policía, no cabe ninguna duda de que pertenece a la Nación y no a las provincias. En efecto, aquí no se limita el uso de la propiedad del automotor sino que se encara el amparo de la integridad física de todos los habitantes mediante la reparación del daño sufrido por una víctima de tránsito, materia exclusiva de la Nación.

6) No es exacto que se pretenda imponer a los aseguradores responsabilidades extraordinarias porque quien es el obligado a la contratación del seguro, es el automovilista.

7) Con respecto al peligro que importa la acción directa que tiene la víctima con tra el asegurador del conductor, si bien es cierto que éste no podrá excusar su responsabilidad por ninguna causal de caducidad derivada del contrato de seguro, lo real es que siempre le quedará una acción de repetición en los casos de dolo y culpa grave. Estas normas se hacen necesarias para que este seguro cumpla con la importante función que debe desempeñar frente a las víctimas.

8) Argumentar que este seguro no debe ser implementado porque va a aumentar la irresponsabilidad de nuestros conductores, se vuelve en contra de aquellos que lo sostienen, porque al reconocer un alto grado de irresponsabilidad en las personas que manejan, están dando sus bases más seguras y valederas para insistir en las necesidad de amparar a las víctimas de los conductores desaprensivos.

9) Tampoco puede sostenerse que es necesario esperar a que se cuente en nuestras vías públicas con un gran equipo de vigilancia capaz de hacer cumplir al pie de la letra las reglas del tránsito. Si hoy no lo hay, o si él funciona deficientemente, más inclina por la manutención del seguro obligatorio que por su no implementación. La organización policial puede demorar muchos años y mientras tanto las víctimas van muriendo y los accidentados son cada vez más en su número y en sus consecuencias. Se va creando una categoría de resentidos sociales que se va ampliando en círculos concéntricos al igual que sucede cuando se arroja una piedra en las aguas de un lago. Si uno de los deberes fundamentales del Estado es el de satisfacer necesidades generales, parece que el dictar una ley que regule e implante un seguro obligatorio de la responsabilidad civil por automotores, figura entre las más imperiosas exigencias que tiene el Estado en nuestro país. Así, con un sentido de elevada solidaridad social, casi todos los Estados europeos han legislado este tipo de seguros. Lo mismo ha sucedido en Estados Unidos.

Comisión de 1967, y obviamente tampoco la LS, fue recién incorporado años más tarde por el decreto 692/92, para gozar de constitucionalidad a partir de la Ley Nacional de Tránsito[14], pero jamás se reglamentó–:

(i) Conceptualizó al automotor[15] y su ámbito.

(ii) Estableció la obligatoriedad del seguro[16] –y consagró su posibilidad de sustitución por garantía bancaria o depósito en efectivo[17]– respecto a: (a) terceros; y (b) pasajeros trans-

---

10) Las compañías de seguros serán beneficiadas al crearse la obligatoriedad del seguro para todos, y dentro de las primas que cobran deberán proveer lo necesario para hacer frente a esos casos. Será una cuestión de tarifa exclusivamente.

11) Con respecto a la conducta de los jueces, se trata de un prejuzgamiento que no tiene parangón en los países que aplican ya el seguro obligatorio desde hace tantísimos años". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 160 y nota págs. 161 a 163.

[14] Véase *infra* Capítulo III: "Función social del seguro", punto 2: "Seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor", epígrafe 2.1: "Implementación en Argentina".

[15] Artículo 124: "*Se entiende por vehículo automotor o automóvil, todo vehículo destinado a circular por el suelo, equipado para el transporte de mercaderías o personas, provisto para su propulsión de una máquina generadora de fuerza –motor– y que no circule sobre rieles, comprendido también el remolque*".

[16] Artículo 126, 1º párrafo: "*Todo propietario de un automotor está obligado a contratar un seguro de la responsabilidad civil, en los términos y condiciones que fija esta Sección, y los arts. 114 y sigs*".

[17] Artículo 138: "*El seguro obligatorio dispuesto puede ser sustituido por el depósito de las sumas mínimas indicadas en el art. 129, o por una garantía otorgada por un banco o compañía de seguros autorizada a contratar seguros de esta clase en las condiciones del art. 129 citado.*

El depósito y la garantía están afectados al pago de las indemnizaciones previstas, para cuyo cobro la víctima tiene un derecho excluyente de todo otro crédito.

El propietario del automotor reintegrará el depósito cada vez que se pague una indemnización".

El artículo 129, en su parte pertinente reza: "*El contrato de seguros [...] d) garantizará la indemnización de las siguientes sumas:*

portados a título oneroso. Para su aplicación pragmática implementó la emisión de un certificado de seguro a cargo del asegurador, como requisito *sine qua non* 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[18].

(iii) Reguló sobre la fijación de límites legales mínimos a las indemnizaciones, con la clasificación de los vehículos según su destino y tamaño, y de los daños eventuales. Para su materialización, la víctima disponía de una acción directa consagrada en la Sección dedicada al seguro de respon-

---

1) automotores particulares y de transporte de mercaderías, hasta doscientos cincuenta mil pesos ($250.000);

2) automotores de transporte público de pasajeros:

a) con capacidad de 1 a 5 pasajeros, hasta doscientos cincuenta mil pesos [$250.000],

b) con capacidad de 6 a 12 pasajeros, hasta seiscientos mil pesos [$600.000],

c) con capacidad de 12 a 25 pasajeros, hasta setecientos cincuenta mil pesos [$750.000],

d) con capacidad de más de 25 pasajeros, hasta un millón de pesos [$1.000.000].

En ningún caso el asegurador responderá por una indemnización mayor de cien mil pesos [$100.000] *por persona muerta o lesionada, salvo disposición en contrario del contrato de seguro.*

Los máximos fijados en este artículo se determinan en base al valor del oro en el mercado internacional al tiempo de la promulgación. La autoridad de contralor procederá a su reajuste cuatrimestral acorde con las variaciones de esa cotización, cuando excedan del 10%".

[18] *"La autoridad administrativa no entrega la chapa correspondiente a la patente anual a ningún autovehículo, si no se presenta el certificado emitido por el asegurador del que resulte el contrato celebrado de acuerdo con la ley, por el término de validez de la referida patente. Si el seguro no es renovado, el automovilista no podrá a su vez renovar la patente"*. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, LL, 44-920.

sabilidad civil en general (arts. 121 y 122[19]), sin perjuicio de su derecho a la mayor indemnización contra el autor y/o responsable del daño, de percibir de éste último la diferencia indemnizatoria entre el límite legal máximo y el valor final del perjuicio sufrido.

(iv) Previó los supuestos de: (a) omisión de asegurar; y (b) imposibilidad de identificar al autor del daño. En ambos supuestos dictaminó que todos los aseguradores dedicados a la explotación de la rama, en proporción a las primas percibidas, soportarían los perjuicios irrogados[20].

(v) Consagró un sistema de sanciones económicas y personales.

---

[19] Artículo 121, véase *ut supra*.

Artículo 122: "*Si existe pluralidad de damnificados, la indemnización debida por el asegurador se distribuirá a prorrata. Cuando se promuevan dos o más acciones, se acumularán los diversos procesos para ser resueltos por un solo juez en sentencia única*".

[20] "*En el seguro de la responsabilidad civil en general, apartando las corruptelas de la práctica comercial, que han quitado a este seguro su real función, se legisla: ...e) la previsión de la omisión de asegurar o la imposibilidad de identificar al autor del daño. Las soluciones propuestas por la legislación y la doctrina, puede concretarse en dos: 1) creación de un organismo estatal para afrontar estos daños, que a la postre resultará excesivamente oneroso en nuestro medio, donde la experiencia del costo de la actuación estatal no es alentadora; 2) la soportación por todos los aseguradores dedicados a la explotación de la rama, en proporción a las primas percibidas. Es la solución de la ley sueca, que adopté como la más idónea para nuestro país y en este problema [...]*". HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit, págs. 13 y 14. Se trata de la creación de un patrimonio de afectación a un fondo de garantía a fin de brindar solución a situaciones excepcionales. La conformación de un patrimonio supletorio para afrontar las indemnizaciones de determinadas hipótesis es inescindible para la obtención de la finalidad pretendida por el seguro: la reparación de la totalidad de las víctimas. Véase *infra* Capítulo III: "Función social del seguro", punto 2: "Seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor", epígrafe 2.2: "Características", tópico (V): "Fondo de garantía".

Entre los argumentos esbozados a fin de incluir la Sección XI del Anteproyecto, su redactor consideró innecesario destacar a los fundamentos sociales de la institución y la urgencia de su implantación ante el creciente número de víctimas en accidentes en los que intervienen automotores, ello agravado por la disminución de la seguridad en el tránsito y manejo de tales vehículos por su vetustez. Asimismo explicitó que la inclusión de la Sección en el proyecto tiene como fuente la ley del Estado de Nueva York, en la que se incorporó por la reforma de 1958, como art. XVII – A[21].

(II) CARACTERÍSTICAS

(i) Tendencia reglamentaria[22]: su amplitud y desarrollo imperativo lo califican como reglamentario. El contrato de seguros es tomado masivamente y con un clausulado predispuesto por el asegurador. Su elocuente propósito fue favorecer al asegurado, quien encuentra su autonomía contractual severamente restringida por razones técnicas (v.

[21] HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, ob. cit., pág. 14.

[22] *"La extensión del proyecto lo enrola en la tendencia legislativa "reglamentaria". La explotación del seguro se caracteriza por la contratación en masa, que requiere, por la técnica de la institución, condiciones generales uniformes. Estas condiciones generales uniformes aparecen impuestas a los asegurados, que no se hallan en condiciones (técnicas ni económicas) para discutirlas. De ahí la ley reglamentaria, integrada por un número crecido de disposiciones imperativas o sólo modificables a favor del asegurado. Estas calidades resultan no sólo de la declaración expresa de la ley, sino también de su redacción imperativa y de su función"*. HALPERÍN, Isaac, *Ley general de seguros*, ob. cit., pág. 4. Ley reglamentaria para nada significa reemplazo de la voluntad contractual y desaparición de las condiciones generales de contratación, simplemente de lo que trata de impedir el legislador, con una función moderadora, es que el clausulado de las pólizas deroguen principios esenciales de la ley en perjuicio del contratante débil. Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 167.

gr. un sujeto específico de derecho debe ser el asegurador –cfme. art. 2, ley 20.091–, quien ostenta notoria superioridad –profesional, económica, financiera, comercial, etc.– e impone condiciones generales o cláusulas predispuestas uniformes, supervisadas por la autoridad de aplicación, y limita la voluntad del tomador, en el mejor de los casos, a la adhesión).

(ii) Prevaleciente protección al asegurado[23]: a raíz de la relación asimétrica existente entre las partes, prevé un régimen de contenido contractual y su inmodificabilidad en perjuicio del asegurado. Integran el contrato, normas total o parcialmente inmodificables en razón de su letra o naturaleza, normas totalmente inmodificables por las partes y normas modificables a favor del asegurado, allende de las normas supletorias.

(iii) Desarrollo conjunto del contrato de seguros y las empresas aseguradoras y su control: propuso el dictado de una ley única comprensiva de ambos marcos regulatorios, y dispuso la incorporación de todas sus normas, de derecho público y privado, al Código de Comercio[24].

---

[23] El artículo 181, fuente directa del artículo 158 de la LS que norma el contenido de los contratos, disponía: "*Además de las normas que acorde a su texto a su naturaleza sean total o parcialmente inmodificables, no podrán variarse los arts. 4, 5, 6, 13, 18, 25, 28, 31, 32, 33, 34, 38, 67, 71, 116, 117, 121, 149, 151 y 160; y sólo podrán modificarse a favor del asegurado los arts. 40, 43, 45, 46, 78, 91, 106, 120, 159, 173, 174, 177 y 180*".

[24] "*De tiempo atrás se ha planteado en la doctrina la diyuntiva de mantener esta dicotomía del régimen legal de los seguros, en dos cuerpos o sistemas legislativos separados según comprendan normas de "Derecho privado" (contrato de seguros) o normas de "Derecho público" (régimen de empresas y contralor) o, por el contrario, arribar por vía de una elaboración doctrinaria y legislativa unitaria, a un régimen único, que comprenda orgánicamente, el contrato, el régimen de las empresas y el contralor, que es decir, tanto el derecho privado como el derecho público de los seguros […]. Nosotros hemos defendido invariablemente la legislación unificada en materia de seguros […] en el sentido de que*

(iv) Función social del seguro: constituía una premisa basal que el contrato debía cumplir. Numerosos matices demuestran cabalmente el marcado carácter social de la institución y el ejemplo conspicuo lo constituye la implementación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños causados por el uso de automotores (arts. 124 y ss.), y la consecuente consagración de una acción directa a favor de los damnificados en contra del asegurador del responsable, para efectivizar el crédito por los perjuicios irrogados por éste último (art. 132, que remite al régimen general de los arts. 121 y 122).

1.2. PROYECTO DE LA COMISIÓN DE 1961

Las sesiones de estudio de la Comisión comenzaron el 5 de agosto de 1959, y obviamente, el punto de partida fue el Anteproyecto. La actuación en pleno le representó una considerable lentitud en la materialización de sus tareas, y para eludir el inconveniente modificaron de la modalidad empleada. Con ese fin se constituyó una subcomisión[25], el 30 de septiembre de 1959, integrada exclusivamente por

la función económica y social que desempeña el contrato exige la unidad de legislación, ya que no puede pensarse separadamente en este último, sin vincularselo a una empresa que redistribuye los riesgos mediante la aplicación técnica de reglas preestablecidas, cuyo funcionamiento el Estado debe controlar a través de un organismo creado al efecto". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 768, notas 32 y 33.

[25] La Comisión creada por decreto 5459/59 quedó reducida a la subcomisión, y siendo dos de sus miembros representantes de aseguradoras, prevaleció la opinión mayoritaria del sector asegurador y su lógica consecuencia fue la separación de normas esenciales protectorias del contratante débil consagradas en el Anteproyecto. Cfme. STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la Ley de Seguros*, pub. cit., pág. 2.

cuatro personas, representativas de diversos sectores: el autor del Anteproyecto (Halperín), el asesor legal de la Superintendencia de Seguros de la Nación (Morandi), la Asociación Argentina de Compañías de Seguros (Mackinlay Zapiola) y la Asociación de Aseguradores Extranjeros en la Argentina (Oneto)[26]. Su actividad consistía en confeccionar los textos que la Comisión examinaría en pleno y de cuyo debate surgiría la redacción definitiva. Así fue, y el 10 de junio de 1961[27], la Comisión que produjo despacho por unanimidad[28], elevó al Poder Ejecutivo el proyecto y una

[26] Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 149.

[27] Adviértase que el Prof. Dr. Morandi aduce en *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 150, que el proyecto fue remitido al Poder Ejecutivo nacional el 10 de mayo de 1961. Véase en este sentido también STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la ley de seguros*, pub. cit., pág. 2. Empero, en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 768, refiere que la fecha de elevación fue el 10 de junio de 1961. En este último sentido véase HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 8.

[28] Unanimidad obtenida por una enorme concesión que conllevó un inmenso sacrificio, y como no podía ser de otra forma, en perjuicio de las víctimas: la separación del seguro obligatorio de responsabilidad civil por uso de automotores, que en última instancia no conformó el proyecto. Pues como anteriormente se citó, ...*"El redactor del anteproyecto que sirvió de base al proyecto que la Comisión Revisora tomo para la que sería luego la Ley de Seguros, elevó por separado el proyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil por automotores, que desglosó, para no producir despacho en disidencia, pues en la Comisión Revisora sólo lo apoyó escasa minoría*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., nota pág. 8. "*La Comisión Asesora Consultiva y Revisora de 1961, con el único voto en disidencia del autor de este trabajo, resolvió "no" incorporar el seguro obligatorio de la responsabilidad civil por automotores, auspiciado en el anteproyecto Halperín*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 160.

exposición de motivos. Compuesto por 256 artículos –88 menos que la ley vigente– y 4 títulos: (i) el Primero, comprendía al contrato de seguros; (ii) el Segundo, destinado al reaseguro; (iii) el Tercero, relacionado con los aseguradores y su control; y (iv) el Cuarto, contemplaba las disposiciones finales y transitorias[29]. El proyecto incluyó normas de derecho privado que regulaban el régimen contractual del seguro y de derecho público vinculadas al régimen de las empresas y al contralor estatal, pero a diferencia del Anteproyecto pretendía incluir al Código de Comercio sólo las normas de derecho privado. Se siguió el criterio del dictado de una ley única, porque la Comisión –conforme la exposición de motivos– se había convencido de que contribuía a la unidad orgánica de la ley proyectada y tenía ventajas apreciables, reunir en un mismo cuerpo legal las normas relativas al contrato de seguro y aquellas otras que tenían por objeto las entidades aseguradoras y su fiscalización[30]. Elaborado y consensuado, no fue enviado al Congreso, sino sometido en 1966 a una nueva Comisión que reprodujo en 1967 el Proyecto de la Comisión de 1961, con diversas reformas. Sector de la doctrina sostiene que fueron escasas y limitadas al contrato de seguro[31]. No todos

[29] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 148 a 150.

[30] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, en *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 150; y en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 768.

[31] "*La Comisión Revisora de la legislación sobre seguros tomó como base el proyecto que la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora de la Ley General de Seguros (Decreto 5499/59) preparó entre 1959 y 1961. El texto del proyecto y de la exposición de motivos coincide –salvo pocas variables– con el redactado en aquella oportunidad*". ZAVALA RODRIGUEZ, Carlos J., *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, t. II, Depalma, Buenos Aires, 1969, pág. 654. "*La nueva comisión designada en 1967 reprodujo ese proyecto* [en alusión al de 1961] *y la Exposición de Motivos, con ligeras modificaciones que no afectan*

comulgamos con esta idea, el Anteproyecto sufrió una miríada de modificaciones y mutilaciones en perjuicio del asegurado y fundamentalmente de la víctima[32]: v. gr. eliminación del seguro obligatorio de responsabilidad civil por automotores (Título I, Capítulo II, Sección XI, arts. 124 a 144), allende de la exclusión del Título II, que consagraba la normativa dedicada a las empresas de seguro (Capítulo I: arts. 184 a 263) y a su control (Capítulo II: arts. 264 a 273).

1.3. PROYECTO DE LA COMISIÓN DE 1967

El proyecto remitido por la Comisión al Poder Ejecutivo nacional en 1961 (mayo – junio) fue sólo considerado seis años después, cuando en 1967 el otrora Ministro de Justicia de la Nación, Dr. Conrado Etchebarne (h), advirtió la necesidad de iniciar un plan integral de reformas a la legislación y designó una Comisión compuesta por los doctores Gervasio Colombres, Rodolfo Fontanarrosa y Guillermo Michelson (éste último había representado a la Facultad de Derecho de Buenos Aires en la Comisión de 1961), para llevar a cabo la reforma vinculada con el seguro. A iniciati-

mayormente los textos proyectados". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 124.

32 "*Si bien la Ley de Seguros se basó en la obra del genial Isaac Halperín, es menester señalar que la "Ley General de Seguros" (del año 1959), fue objeto de muchísimas modificaciones, especialmente en los aspectos que más beneficiaban a los más débiles (v.gr. "asegurados"; "beneficiarios" y "víctimas" de siniestros de responsabilidad civil –en especial, de accidentes de tránsito–)"*. SOBRINO, Waldo A. R., *La franquicia y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", febrero de 2006, La Ley, Buenos Aires, pág. 8.

va de sus miembros y para colaborar en el encargo, se incorporó el Dr. Juan Carlos Félix Morandi[33].

Así como la Comisión de 1961 inició sus estudios sobre la base del Anteproyecto, el punto de partida de la Comisión de 1967 fue el proyecto de la Comisión de 1961. Mientras el Anteproyecto había seguido el criterio de una ley única y pretendía incorporar todas sus normas, de derecho público y privado, al Código de Comercio; el proyecto de 1961 consagró igualmente el criterio legislativo unificador[34], pero incluyó sólo las de derecho privado relativas al contrato de seguros al Código de Comercio[35]. En cambio, en el seno de la Comisión de 1967 predominó el criterio de que debían

---

[33] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, en *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 152; y en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 769.

[34] "*...cuando la mayoría de la comisión se había inclinado por el dictado de dos leyes distintas, que contemplaran separadamente los aspectos privatístico y publicístico del seguro, Halperín trajo una fórmula que concilió a ambos sectores, y fue la que se consagró en el proyecto de 1961. Se aplicó la norma incorporativa al C. de Com. únicamente para el Título I, sobre el contrato, pero manteniéndose la estructura inicial del anteproyecto de agrupar en un solo cuerpo legal toda la materia relacionada con el seguro, en sus aspectos contractual, empresario y de control*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 152. "*Vinculamos estrechamente, cuando hablamos de la reforma legislativa en materia de seguros, el ordenamiento de derecho privado con el de derecho público, porque consideramos que es necesario el tratamiento armónico, sistemático y unitario de ambos aspectos […]. En efecto, no puede considerarse separadamente el régimen de las empresas y el del contrato, desde el momento que el primero tiende a garantizar la capacitación económica, financiera y técnica de una de las partes, para que la relación contractual pueda llegar a un buen fin, interviniendo por su lado el Organismo de contralor en el estudio, examen y aprobación de los elementos técnico – contractuales que utilizará el asegurador, para que no se altere el equilibrio que debe reinar en el contrato*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 762, notas 1 y 2.

[35] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 152.

dictarse dos leyes separadas[36] y se escindió el régimen de la empresa y su control estatal –que integraba el Anteproyecto y el proyecto de la Comisión de 1961– de la regulación del contrato de seguro[37].

---

[36] "*Resultaba lógico, pues, que la comisión de 1967 adoptase el criterio que consagra la separación entre el régimen del contrato y el de las empresas y el control con el objeto de facilitar, por razones de oportunidad y conveniencia, el dictado de una ley que constituye un gran avance, que ha sido muy bien receptada dentro de los círculos especializados en la materia, del país y del extranjero, y que llevó a expresar a Möller que ella "es un hecho pionero para la legislación internacional"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 154 y 155.

[37] La doctrina no fue conteste respecto a la posición adoptada por la Comisión de 1967, de dictar dos leyes, una que regulase al contrato y la restante referida al régimen de las empresas de seguros y su contralor estatal. Hubo autores de fuste en la materia que avalaron el criterio (Morandi, Möller) y quienes no lo compartieron (Halperín, Zalava Rodríguez, Solari Brumana). "*No resulta sobreabundante poner aquí de relieve nuevamente el acierto con que obró la Comisión encargada de emprender la reforma en materia de seguros en 1967, y de la cual el autor de este trabajo tuvo el honor de formar parte, al separar en dos proyectos el primitivamente elaborado en 1961 por Halperín y la Comisión Asesora, Consultiva y Revisora de la Ley General de Seguros (decreto 5459/59, ya recordado), que contenía en un solo cuerpo lo relativo al "contrato de seguro" y lo relacionado con el "régimen de las empresas de seguros y su control". La Comisión de 1967 separó en dos partes el proyecto de 1961: las normas de derecho privado de las de derecho público; porque intuyó, no sin razón, las dificultades por las cuales atravesaría el proyecto sobre las empresas, y es así como de haber mantenido las reglas del contrato atadas a las del control, se habría postergado por 10 años el dictado de la ley 17.418, sancionada y promulgada el 30 de agosto de 1967*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, "Estudios en homenaje a Isaac Halperín", Depalma, Buenos Aires, 1978, pág. 1107. "*El criterio establecido así en 1967, por la nueva comisión puede hallar su explicación –que respeto, aunque no la comparta–, del destino final de las normas: las de contrato, integrantes del Código de Comercio, y las de la empresa, aplicadas por autoridad nacional, que no integran ese Código, con lo que buscó salvar el escollo que entendió encontrar en la aplicación del art. 67, inc. 11, de la Constitución Nacional*". HALPERÍN, Isaac, *Análisis de una crítica. A propósito de la ley 17.418, de contrato de seguros*, JA, 1968-III-721.

El 28 de julio de 1967, la Comisión elevó una nota al Poder Ejecutivo nacional, a través del Dr. Conrado Etchebarne (h), donde se incluyó el Proyecto de la Ley de Seguros y su Exposición de Motivos, en la que explicitó: la conveniencia de adoptar como punto de partida para sus estudios el proyecto que la Comisión de la Ley General de Seguros (Decreto 5495/59) preparara entre los años 1959 a 1961 juntamente con el doctor Isaac Halperín, redactor de un Anteproyecto hecho por especial encargo del Poder Ejecutivo nacional; que el Proyecto y la Exposición de Motivos, coinciden, salvo algunas pequeñas modificaciones y ciertos detalles de redacción, con los que la mencionada Comisión sometiera, juntamente con el Dr. Halperín, a la consideración del Poder Ejecutivo nacional, en el año 1961; que no se había incluido el Título III del proyecto originario, pues la Comisión adoptó por elevar por separado lo referente al régimen de los aseguradores y su contralor[38], que no se incorporó al Código de Comercio; y que no se había regulado sobre el régimen del Instituto Nacional de Reaseguros por resultar materia ajena a su cometido.

Finalmente se sancionaron dos leyes: la Ley Nº 17.148 de Seguros (en adelante "LS") el 30 de agosto de 1967, con vigencia desde el 1 de julio de 1968[39]; y la Ley 20.091 de los

[38] *"...la comisión que elaboró el texto de 1967 que sirvió de base a la ley 17.418, es la "misma" que preparó el proyecto sobre el régimen regulatorio de las empresas y el control"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 153 y 154.

[39] *"...conteniendo todo lo relacionado con el contrato de seguro y destinada a reemplazar los arts. 492 a 557 y los art. 1251 a 1260 del C. de Com. y la ley 3942"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 151. La inclusión de sus normas al Cód. Com, y la derogación de diversos artículos de éste Bloque Legal, fue expresamente consagrada en el Titulo III, "Disposiciones finales y transitorias", artículo 163 de la LS.

Aseguradores y su Control el 11 de enero de 1973, que entró a regir a partir del 21 de abril de 1977[40].

2. LEY DE SEGUROS

Luego de un prolongado, minucioso y espinoso período deliberativo, cuya duración se extendió a lo largo de una década (1958 – 1968) e incluyó tres proyectos[41] – Anteproyecto, proyecto de la Comisión de 1961 y el de la Comisión de 1967–, finalmente se dictó la LS[42], que con fuente directa en el Anteproyecto y en el proyecto de la Comisión de 1961, siguió la tendencia de las leyes de Eu-

[40] Y sustituyó el artículo 150 de la ley Nº 11.672, del año 1943, que regulaba el régimen legal de Superintendecia de Seguros.

[41] "*El anteproyecto Halperín se inclinó por la ley única, pero dispuso la incorporación de todas sus normas, de derecho público y privado, al C. Com. La Comisión Asesora, Consultiva y Revisora, por su parte, mantuvo el criterio unificador, pero incorporó solamente al C. Com. la parte vinculada al derecho privado de seguros. La ley 17.418 ha optado por hacer una disección entre ambos sectores y comprender únicamente lo relacionado con el contrato de seguro y reaseguro*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 768, nota 33. "*Es exacto que habría sido más conveniente que la ley contuviera la regulación del contrato y de la empresa de seguro, integrando un solo cuerpo legal, tal como se preveía en el Anteproyecto y en el despacho de la Comisión revisora. Era una innovación en la legislación general, que abría un camino para nuestra legislación mercantil*". HALPERÍN, Isaac, *Análisis de una crítica. A propósito de la ley 17.418, de contrato de seguros*, pub. cit. pág. 721.

[42] "*Esta ley reemplazó distintos artículos del Código de Comercio y realizó una profunda reforma en este instituto del Derecho Comercial, ya que no sólo implicó un perfeccionamiento operativo del contrato sino además introdujo una caracterización que era sustancialmente diferente, en la norma y en los motivos, a la legislación reemplazada*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 21.

ropa central del siglo XX: Suiza, Alemania y Austria[43], y se estructuró en tres títulos, a saber:

(i) Título Primero: "Del contrato de seguros" (artículos 1 a 158), integrado por cuatro capítulos: Capítulo I, "Disposiciones generales" (artículos 1 a 59), conformado por dieciséis secciones[44]; Capítulo II, "Seguros de daños patrimoniales" (artículos 60 a 127), incluye doce secciones[45]; Capítulo III, "Seguro de personas" (artículos 128 a 156), formado por tres secciones[46]; y Capítulo IV, "Disposiciones Finales" (ar-

[43] Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, en *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 166; y en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 769.

[44] Sección I, "Concepto y celebración" (arts. 1 a 4); Sección II, "Reticencia" (arts. 5 a 10); Sección III, "Póliza" (arts. 11 a 14); Sección IV, "Denuncias y declaraciones" (art. 15); Sección V, "Competencia y domicilio" (art. 16); Sección VI, "Plazo" (arts. 17 a 20); Sección VII, "Por cuenta ajena" (arts. 21 a 26); Sección VIII, "Prima" (arts. 27 a 35); Sección IX, "Caducidad" (art. 36); Sección X, "Agravación del riesgo" (arts. 37 a 45); Sección XI, "Denuncia del siniestro" (arts. 46 a 48); Sección XII, "Vencimiento de la obligación del asegurador" (arts. 49 a 51); Sección XIII, "Rescisión por siniestro parcial (art. 52); Sección XIV, "Intervención de auxiliares en la celebración del contrato" (arts. 53 a 55); Sección XV, "Determinación de la indemnización. Juicio pericial" (arts. 56 y 57); y Sección XVI, "Prescripción" (arts. 58 y 59).

[45] Sección I, "Disposiciones generales" (arts. 60 a 66); Sección II, "Pluralidad de seguros" (arts. 67 a 69); Sección III, "Provocación del siniestro" (arts. 70 y 71); Sección IV, "Salvamento y verificación de los daños" (arts. 72 a 79); Sección V, "Subrogación" (art. 80); Sección VI, "Desaparición del interés o cambio de titular" (arts. 81 a 83); Sección VII, "Hipoteca - prenda" (art. 84); Sección VIII, "Seguro de incendio" (arts. 85 a 89); Sección IX, "Seguro de agricultura" (arts. 90 a 97); Sección X, "Seguro de animales" (arts. 98 a 108); Sección XI, "Seguro de responsabilidad civil" (arts. 109 a 120); y Sección XII, "Seguro de transporte" (arts. 121 a 127).

[46] Sección I, "Seguro sobre la vida" (arts. 128 a 148); Sección II, "Seguro de accidentes personales" (arts. 149 a 152); Sección III, "Seguro colectivo" (arts. 153 a 156).

tículos 157 y 158). Sigue el Anteproyecto y existe una fuerte influencia de las leyes del siglo XX, caracterizadas por la adopción de formas sistemáticas definidas, con la inclusión en la primera parte de amplios principios generales sobre el contrato de seguro, y partes especiales que regulan sus distintas modalidades con normas generales y particulares;

(ii) Título Segundo: "Reaseguro" (artículos 159 al 162), sigue con variantes de poca importancia y consideración los artículos 1928 a 1931 del Código Civil italiano[47]; y

(iii) Título Tercero: "Disposiciones finales y transitorias" (artículos 163 y 164), contempla la inclusión de la LS al Código de Comercio, su entrada en vigencia y los artículos que deroga.

La LS básicamente regula en su parte general el contrato de seguro y sus peculiares caracteres y en su parte especial algunas ramas del seguro de daños y de personas (Título Primero); luego el reaseguro (Título Segundo); y finalmente consagra disposiciones finales y transitorias (Título Tercero).

Legisló sobre los seguros terrestres, empero es igualmente aplicable a los seguros marítimos y aeronáuticos, sin perjuicio de no haber sido regulados, porque se tratan de dos subespecies del seguro de daños patrimoniales, en tanto y en cuanto no esté previsto por las leyes específicas y no sean repugnantes a su naturaleza (art. 157)[48]. Idéntica si-

[47] Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., pág. 778.

[48] *"La Comisión Asesora, Consultiva y Revisora del decreto 5459/59, se expidió a favor de la "inclusión" de aquellos dos tipos se seguro, dentro del proyecto elaborado en 1961, posición que luego fue abandonada en razón de que el Poder Ejecutivo Nacional resolvió dejar la legislación respectiva al Código de la Navegación y al Código Aeronáutico. La ley 17.418 ha seguido este mismo criterio"*.

tuación se presenta con los seguros sociales, y la ley, que simplemente menciona al seguro obligatorio de vida de empleados del Estado y al seguro del espectador y personal de espectáculos deportivos, es aplicable en la medida que sus disposiciones no contradigan las leyes especiales o a su naturaleza.

Su sanción constituye indiscutiblemente un hito para el Derecho del Seguro de nuestro país[49]. Reemplazó los artículos 492 a 557 y 1251 a 1260 del Código de Comercio relacionados con el contrato de seguro, y los sustituyó con los títulos I y II (artículos 1 a 162); reordenó la jerarquía de las fuentes del Derecho de Seguro en su faz privada, vinculada a la relación contractual, y ubicó a la ley en el primer plano[50] por encima del denominado "derecho vivo" surgido

---

MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 156.

[49] "*La sanción de la ley (decreto) 17.418 reviste una especial importancia en el movimiento legislativo argentino, de renovación de sus códigos: elaborada cuidadosamente, se distingue por su técnica depurada y porque señala un jalón importante en esta materia, ya que, con la de Méjico, son las únicas leyes modernas en la materia, en Latinoamérica, cuya integración económica requiere un sistema asegurador moderno*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., prólogo de la primera edición, pág. XII. "*A partir de ella se ha concretado un avance firme, continuado y ascendente en la materia, porque ese cuerpo legal permite un estudio y un análisis, que en época anterior había que efectuarlo sobre la base de las condiciones contractuales de las pólizas, en las que existía una disparidad desconcertante, no solamente entre las utilizadas en distintas ramas sino entre las usadas por diversos aseguradores en un mismo tipo de seguro, lo que hacía muy difícil considerar con generalidad temas que merecían en la práctica un tratamiento tan desigual*". SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1969, prólogo, pág. XIII; y MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit. pág. 186.

[50] "*La LS viene a modificar ese estado de cosas y reubica nuevamente a la ley como fuente principal de la regulación contractual del seguro, a través de una reglamentación minuciosa e imperativa que importa una nueva limitación a la*

de las pólizas –las condiciones generales de todas las pólizas en uso en el país fueron actualizadas y se mantuvieron como fuente secundaria– que a la hora de su nacimiento prevalecían sobre las normas del Código de Comercio[51], cuya aplicación era subsidiaria[52]; y como si fuera poco, actualmente constituye –con todos sus bemoles– la colum-

libertad del asegurador en la determinación del contenido del contrato". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 168. Implementa un sistema que consagra una adecuada tutela del asegurado en la concertación del contrato. Verbigracia: inclusión del artículo 158, el que con antecedentes en las leyes suiza, alemana, austríaca, francesa e italiana, distingue a las normas que regulan el contrato en cuatro categorías, a saber: (i) total o parcialmente inmodificables por su texto o naturaleza; (ii) imperativas; (iii) semi imperativas; y (iv) facultativas y las que expresamente admiten el pacto en contrario. Cfr. MORANDI, Juan Carlos Félix, en *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 169 y ss.; y en *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, pub. cit., págs. 771 y 772.

[51] Al momento de la sanción de la LS, la generalidad de los artículos del Código de Comercio que lo regulaban –salvo escasas disposiciones declaradas de orden público por los jueces– ya habían sido reemplazadas por las condiciones generales de póliza impuestas por los aseguradores, verdadera fuente del Derecho de Seguros ello fundamentalmente por el carácter meramente facultativo de las normas y por la carencia y deficiencia de reglamentación, a raíz de que a la fecha de sanción del código y su reforma –1859 y 1889 respectivamente– la institución se encontraba insuficientemente desarrollada, por lo que el Cód. Com. tuvo una aplicación meramente subsidiaria en relación al contrato de seguro, circunstancia que se encontraba prevista en la primera cláusula de las pólizas de mercado. Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 140 y 168.

[52] *"Es de esta manera que el C. de Com. tuvo una aplicación subsidiaria respecto del contrato de seguro y la cláusula 1ra. de las pólizas en uso en nuestra plaza, que establecía la ley de las partes, rezaba: queda expresamente convenido que la compañía y el asegurado se sometan a las condiciones particulares y generales de la presente póliza, como a la ley misma. Las disposiciones pertinentes de los códigos de comercio y civil y de las demás leyes, se aplicarán a las materias y puntos no previstos ni resueltos en esta póliza"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, págs. 140 y 141.

na vertebral sobre la que reposa todo el Derecho asegurativo privado argentino[53].

2.1. ANTIGÜEDAD

La Ley nacional Nº 17.418, derecho positivo en nuestro país que regula el aspecto de derecho privado del seguro, data de 1967. Sancionada el 30 de agosto de 1967 y publicada en el Boletín Oficial del 6 de septiembre del mismo año, se encuentra materialmente vigente, según su artículo 163, desde el 1 de julio de 1968[54]. Se dictó durante el ejercicio ilegitimo o detentación del poder por parte de los militares,

---

[53] *"La ley 17.418, sin destruir la libertad contractual en los aspectos comerciales del seguro (condiciones particulares), viene a ser una especie de columna en la que se vertebra todo el derecho del seguro privado actual en nuestro país, en aquellas cuestiones que son comunes a todos los contratos, tanto es así que en las nuevas condiciones de póliza autorizadas para las distintas ramas, se dispone en la cláusula primera que los derechos y obligaciones de las partes se rigen por la ley 17.418 y por lo que resulta de las condiciones de póliza que la amplían o modifican en todo aquello que es admisible. Además cabe agregar que en las pólizas autorizadas con carácter general para las ramas eventuales, se transcriben sin modificación muchos textos de la ley con indicación precisa del artículo respectivo, dejándose constancia que "los derechos y obligaciones del asegurado y del asegurador que se mencionan con indicación de los respectivos artículos de la Ley de Seguros, deben entenderse como simples enunciaciones informativas del contenido esencial de la ley, la que rige en su integridad con las modalidades convenidas por las partes"*. SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., prólogo, pág. XIII; y MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 186.

[54] *"El 30/8/967 se promulgó la ley 17.418, publicada en el "Bol. Of." el 6 de setiembre de ese año. Según el art. 163 regiría a partir de los 6 meses de su promulgación, pero por el art. 1, ley 17.661 –aparecida en ese Boletín el 7/3/968, es decir, al filo de la vigencia prevista– se prorrogó hasta el 1/7/968 el término del art. 163 mencionado, a solicitud de la Secretaría de Estado de Hacienda, que se hizo eco del pedido de la Superintendencia de Seguros de la Nación, para permitir que se completase la adopción de los textos de las pólizas en uso en la plaza aseguradora"*. SOLARI BRUMANA, Juan A., *Algunas reflexiones sobre la nueva ley de seguros 17.418*, JA, 1968-VI-878.

con paradigmas ideológicos harto disímiles[55]. La determinación histórica de su nacimiento permite aprehender las condiciones sociológicas, las ideologías dominantes por aquél entonces existentes e interpretar el espíritu del legislador y la finalidad perseguida por la norma.

La LS remonta su génesis al Anteproyecto Halperín de 1959. Desde su origen trascurrió medio siglo y numerosas e importantes modificaciones se han producido en nuestro sistema normativo: la sanción de la ley 17.711, casi concomitantemente con la aquélla; la imposición de un seguro obligatorio de responsabilidad civil para el uso de automóviles (art. 67 del decreto 692/92); la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449, de 1994; la Ley de Defensa del Consumidor Nº 24.240, de 1993; y la última reforma constitucional, de 1994, en especial la incorporación del art. 42 de la Constitución nacional, son muestras acabadas de ello.

El Derecho es obra humana, obra de la cultura; se da en una situación concreta, en relaciones interpersonales en un lugar y un tiempo determinado, no siendo posible considerarlo sin tener en cuenta el momento de su nacimiento. La variación diametral experimentada desde su gestación a

---

[55] "*La ley, cronológicamente de 1967, se enmarca en el dictado de leyes del gobierno militar que intentaba generar una reformulación de los marcos normativos, de corte nacionalista, continuador de la política del Estado interventor (en algunos aspectos de políticas de Estado benefactor), chocaba con las ideas liberales de los códigos decimonónicos, a los que trataba de reconvenir. Sostenemos que, para la época, se trata de una ley que osciló entre choque de ideologías (propia del final de los sesenta, donde se está en las puertas del neoliberalismo); por un lado, la protección al tomador como adquirente en masa de un servicio de seguro, siguiendo la línea del 14 bis de la reforma de 1957 de la Constitución nacional y las políticas del Estado de bienestar y, por otro, la fuerte presión de las empresas aseguradoras, generando artículos de impactos directos en la maximización de la ganancia o tasa de beneficio, con lo cual esta doble función a veces la desequilibra*". GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 2007, pág. 19.

los tiempos que corren obliga a reformar el cuerpo legislativo, en especial, la Sección reglamentaria del sistema de seguros de responsabilidad civil, con el claro designio de proteger a quien ostenta el primer plano dentro de aquélla especie asegurativa: la víctima.

2.2. NECESIDAD DE REFORMA

Deviene necesario reformular el régimen privado del seguro como también la normativa que apunta al control de las entidades que ejercen la actividad aseguradora[56]; y en particular es improrrogable modificar la vetusta LS, entre otros aspectos respecto de su normativa de contenido procesal[57], la responsabilidad civil por daños causados a terceros, la inclusión del seguro por daño ambiental, y demás institutos o figuras jurídicas no menos importantes, todo ello, obviamente a fin de adaptarlos a los tiempos actuales. *"Un Proyecto "sustitutivo" de la Ley de Seguros, importa algo más que un "plus" por sobre una modificación. Esta presupone algún ajuste sobre cuestiones anacrónicas o, tal vez, la recepción legislativa de una jurisprudencia superadora"*[58].

---

[56] La actual ley 20.091 ha permitido ciertos abusos de las aseguradoras que merecen ser neutralizados o extirpados a la brevedad. Se hace insostenible, verbigracia, la facultad de las empresas del ramo de constituir fideicomisos para salvaguardar sus activos en las hipótesis definidas como de saneamiento financiero (art. 31 y conc. de la ley 20.091, relativo al Plan de Regularización y Saneamiento).

[57] Por ejemplo, sobre la permisibilidad del ejercicio de la acción directa del tercero damnificado contra el asegurador en los seguros de responsabilidad civil y la modificación de los exiguos plazos de caducidad y prescripción que contempla la LS respecto del asegurado y ciertos beneficiarios en selectos tipos de seguros.

[58] STIGLITZ, Rubén S., *Reformas a la Ley de Seguros – Análisis crítico y jurisprudencial*, La Ley, Buenos Aires, 2001, prólogo, pág. XV.

"Es menester recapacitar en que el Derecho (en general) y el Seguro (en particular) han ido evolucionando y cambiando, especialmente en los últimos años"[59]; por ello, allende de la importancia de una modificación normativa, resulta impostergable interpretar e integrar el seguro de responsabilidad civil automotor, genéricamente regulado por los artículos 109 al 120 de la LS, con otras normas y con la evolución desarrollada por la doctrina y la jurisprudencia (pasando desde la responsabilidad civil a la teoría de la reparación y llegando en la actualidad al Derecho de Daños), en especial con la nueva tendencia que pondera la función social del seguro obligatorio de responsabilidad civil, donde el epicentro de protección del seguro de marras se inclina en la actualidad a favor de la víctima, sin dejar de lado la relación asegurativa entre los contratantes.

2.3. MORA LEGISLATIVA

A pesar de la existencia de las normas desordenadas ubicadas en diferentes dispositivos legales, en nuestro país no existe todavía un sistema de disposiciones que reglen el seguro obligatorio de responsabilidad civil de vehículos. Sin perjuicio de ello, es loable la inclusión genérica del seguro obligatorio realizada por los legisladores en la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449, que desafortunadamente no se reglamentó, delegando la norma tal actividad a la

[59] SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, Universidad, Buenos Aires, 2003, pág. 26. En la pág. 41 del opúsculo citado, afirma el autor que... *"Toda esta evolución filosófica del Derecho se ha producido, generalmente, merced a trabajos doctrinales que luego se plasman en leyes y –otras veces– este cambio de mentalidad ha ocurrido –casi– a pesar de las leyes, como consecuencia de la correcta interpretación de las leyes (y de la constitución) por parte de los jueces, que tendieron a buscar el norte propio de su función: la justicia"*.

autoridad administrativa competente en materia aseguradora, la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Una plétora de importantes proyectos fueron elevados al Parlamento nacional durante las últimas décadas sin que hasta la fecha tuvieran respuesta alguna, producto de la paquidermis que gobierna la actividad legisferante sobre normas técnicas por oposición al frenesí legislativo de normas políticas, causa un verdadero caos letárgico sobre la materia[60]. El magnífico proyecto elaborado por el maestro Halperín en la década de 1950, que constituyó para la época (y sin hesitar lo constituye en la actualidad), uno de los textos más avanzados en la disciplina, que contenía en sus normas y en su espíritu una venerable intención de proteger a la víctima, preveía ya, en la referida Sección XI (artículos 124 a 144) un régimen que disciplinaba el seguro obligatorio. Infortunadamente nos encontramos en la actualidad con un vacío legislativo de un sistema de disposiciones que reglen el seguro obligatorio de responsabilidad civil de automotores y otros vehículos[61].

---

[60] "*Si bien nuestro país ha sido fecundo en proyectos posteriores* [al extraordinariamente elucubrado por el ilustre Halperín en la década de 1950] *sobre la materia, demasiados años han pasado sin que éstos se concretaran. Anhelamos que esta "deuda legislativa" sea saldada. Algunos países de la Unión Europea cuentan, desde hace tiempo, con regímenes donde no sólo se atiende a tutelar al asegurado, sino también a las víctimas de la circulación de los automotores. Bastaría la lectura de la reciente Directiva 14/2005 CE del Parlamento Europeo y del Consejo, del 11/5/2005, para verificar el atraso legislativo cada vez más profundo que nuestro país y el Mercosur (en cuanto a normas comunitarias) observan en el seguro de responsabilidad civil del ramo automotor*". AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, prólogo, págs. XVII y XVIII.

[61] "*Los accidentes de tránsito en la vía pública por el desordenado tránsito de automotores, afectan en forma directa e indirecta al individuo, a su familia, pero en lo fundamental, a la sociedad que se encuentra desprovista de los resguardos legales correspondientes [...]*". 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, pág. 13. Conforme se expresó, la inclusión del seguro obligatorio por el uso de automóviles en el art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito constituye innegablemente un agigantado paso en la frenética búsqueda de proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito, empero su falta de reglamentación y sistematización constituyen un enorme óbice que necesariamente aquéllas o sus derechohabientes deben sobrellevar.

CAPÍTULO II

SEGURO DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

"Las dificultades que se hallan al estudiar el seguro de la responsabilidad civil son, en parte, cualitativamente las mismas que se encuentran en los otros ramos del seguro más estudiados, pero muy agravadas[62]*, de suerte que a veces las mismas que en los otros ramos pasan inadvertidos, en el nuestro se revelan de lleno: en especial todas aquellas que son puestas en evidencia en la lenta determinación del siniestro*[63] *mediante el ocurrir de una serie de sucesos; lo cual es característico en nuestro ramo, mientras en los otros el siniestro es, habitualmente, instantáneo. Otras dificultades en cambio son peculiares del seguro contra la responsabilidad civil, como serían todas aquellas que derivan de la antes dicha existencia de dos re-*

---

[62] "*Se trata de uno de los seguros más problemáticos y dificultosos en su aplicación, tal vez por lo masivo de su publicidad, muchas veces engañosa o confusa, e incluso por el fenómeno del automotor como elemento de configuración de daño a tercero y la jurisprudencia que se ha generado en la materia de accidentes de tránsito –de la que se podría decir que es dispersa y asistémica–, entre otros supuestos*". GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 2007, pág. 225.

[63] "*El siniestro en el seguro de la responsabilidad civil es especialmente complejo y complicado. A esta complejidad corresponde naturalmente una particular dificultad para la individualización de su verdadera naturaleza y del exacto momento en el cual se produce. Están en estrecha relación con las dificultades antes indicadas, las que derivan de la existencia de dos relaciones jurídicas entre tres sujetos diversos y que se hacen sentir sobre todo en el campo procesal*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, Depalma, Buenos Aires, 1944, pág. 19.

laciones jurídicas conexas que nuestro seguro tiene en común sólo con el reaseguro y con el seguro de crédito[64]*"*.

1. ORÍGEN

"Es por cierto verdad que la búsqueda del origen histórico de una institución constituye un prius respecto a la investigación dogmática [y la institución objeto de escrutinio no es una excepción]*; pero por otra parte, también es verdad que un mínimo de precisión en la construcción dogmática es igualmente necesario para poder individualizar las primeras manifestaciones históricas de la forma jurídica actual"*[65]. Con sobrada razón exclamó CARNELUTTI[66]: *"La necesidad que la ciencia tiene de la historia es infinita porque para aprender el derecho vigente es menester conocer el derecho pasado"*. Admitido como cierto este hecho, podría afirmarse que el seguro vio la luz por vez primera[67] en estrecha vinculación con la actividad ma-

[64] VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 19 y 20.

[65] VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 7.

[66] CARNELUTTI, Francesco, *Sistema de derecho procesal civil*, t. I, trad. ZAMORA y CASTILLO, Niceto Alcalá y MELENDO, Santiago Sentís, Utea, Buenos Aires, 1944, pág. 2.

[67] *"El seguro nació en las ciudades italianas del medioevo; su aparición, bajo la forma de un préstamo gratuito y, luego, sobre todo, de venta por precio a pagarse si la cosa no llegaba a destino, se debió fundamentalmente a la prohibición por Gregorio IX, en 1234, del interés en el préstamo a la gruesa. Apareció en el siglo XIV con el seguro marítimo. Los primeros documentos conocidos son italianos; y las repúblicas de Pisa, Florencia y Génova son las primeras en darle disciplina legislativa. Los lombardos llevaron su práctica a Francia, Portugal, España, Inglaterra"*. HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, 1ª ed., 8ª reimp., Depalma, Buenos Aires, 1997, pág. 7. Sin embargo, para muchos autores e investigadores, no fue sino hasta el siglo XVII en Londres (año 1668), con la creación en un café londinense de la comunidad de aseguradores denominada Lloyd's**,** cuando el seguro toma la importancia que tiene.

rítima, como contrato individual y ocasional, a fin de cubrir los riesgos emergentes del transporte marítimo[68]; para extenderse posteriormente a aquellos que se originan en el trasporte terrestre, y luego en las otras actividades terrestres[69] y demás situaciones que componen el amplio e impredecible espectro de la casuística humana. Y como no podía ser de otra manera, el seguro de la responsabilidad civil reconoce como antecedente una figura del derecho marítimo: el abordaje[70], no en sí mismo, como hecho del

[68] "*El primer contrato de seguros conocido, relativo al seguro marítimo, data de 1347, suscripto en Génova, y que se consagra como otros de dicha época, en actas notariales. Poco años después, en 1393, un solo notario en Génova, recibía en menos de un mes, más de ochenta contratos de seguro marítimos*". BENÍTEZ DE LUGO REYMUNDO, Luis, *Tratado de seguros*, t. I, Reus, Madrid, 1955, pág. 67. "*Estas contrataciones se suceden en distintas partes de Europa, así, en Brujas (1344), Amberes (1531), Portugal (1367 y 1383), Pisa (1385), Inglaterra (1547), se rescatan diversos contratos de seguros en actuaciones notariales. Conjuntamente aparecen las Cámaras de Seguros (1310) y se multiplican las manifestaciones contractuales*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 15.

[69] "*El seguro nace en conexión con la actividad marítima, pero rápidamente extiende su campo de acción al comercio terrestre. Más tarde, del campo del asegurador individual se pasa a la organización de la empresa concebida sobre la base de una reunión sistemática de una gran masa de riesgos dominada por principios técnicos comunes cuyo cumplimiento debe ser fiscalizado por el Estado mediante la labor eficaz de una autoridad de control*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, Pannedille, Buenos Aires, 1971, págs. 54 a 56. "*El seguro comenzó en el derecho marítimo, que era donde se presentaban los grandes riesgos. Luego, los peligros se advierten también, aunque con menos intensidad, con respecto a otros eventos y así se fue desarrollando el seguro terrestre*". ZAVALA RODRÍGUEZ, Carlos J., *Análisis de algunos aspectos de la Ley 17.418 (Seguros)*, JA, 1968-II-740 y 746.

[70] "*El origen de éste* [en referencia al seguro de responsabilidad civil] *se halla en el seguro marítimo, en el que siempre fueron indemnizados los armadores de las responsabilidades impuestas a sus barcos en casos de abordaje. También en los casos de avería gruesa se abonaban a los interesados en la nave y cargamento las sumas cuyo pago se les imponía para indemnización de terceros*". HERRMANNSDORFER, Fritz, *Seguros privados*, trad. LUENGO

cual emana la responsabilidad del armador o propietario de la nave, sino como cláusula accesoria del seguro marítimo[71].

Según la doctrina alemana de mayor aceptación y reputación, los primeros casos de seguro contra[72] la responsabilidad civil se encuentran en los albores de la institución, presentados en la fuente más antigua de las relaciones jurídicas de seguro. *"Esta doctrina los señala en las siguientes tres relaciones jurídicas de carácter secundario, que se manifiestan en el seguro marítimo: en las obligaciones (y correlativos derechos) que incumben al asegurador de: a) resarcir los gastos que el asegurado soporta por el salvamento de la cosa objeto del seguro[73]; b)*

TAPIA, Rafael y NEUMANN, Wilhelm, Labor, Barcelona – Madrid – Buenos Aires, 1933, pág. 197.

[71] Cfme. PICARD et BESSON, *Traité générale des assurances terrestres en droit français*, t. III, L.G.D.J., París, 1938. Cit. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, Lerner, Buenos Aires, 1974, pág. 41. *"El seguro de la responsabilidad civil tuvo su origen en el resarcimiento del abordaje en el seguro marítimo"*. HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 8.

[72] *"Usamos a veces la expresión "contra" en lugar del genitivo "de la". No hay, en efecto, razón para no hacerlo, visto que se habla corrientemente de seguro contra el incendio, contra el granizo, contra los accidentes, etc. etc., aun cuando estos seguros no combaten el fuego, el granizo o el accidente en mayor medida que el que nos ocupa sirve para evitar el nacimiento de una deuda de responsabilidad civil a cargo del asegurado"*. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 10, nota 6. En nuestro país ha variado la denominación entre *de, de la y contra* la responsabilidad civil, en la doctrina como en la ley 17.418, y es dable emplear indistintamente cualquiera de ellas. Cfme. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 63.

[73] El comentado, de ninguna manera constituye un supuesto del seguro de responsabilidad civil. No existe responsabilidad civil desde que el perjuicio fue experimentado por el propio asegurado para resguardar el objeto del seguro. *"Ciertamente no se puede hablar de una responsabilidad, ni extracontractual ni contractual, del asegurador hacia un tercero, ya que el*

aliviar al asegurado de la contribución en caso de avería gruesa[74]*; y c) indemnizar al asegurado del daño que le pueda sobrevenir en caso de abordaje*[75]*, como consecuencia de la responsabilidad que le incumbe por las averías sufridas en el buque de otro"*[76].

Así, para VITERBO la responsabilidad prevista en la última hipótesis –a consecuencia de un abordaje– es la única en la que realmente se encuentra *ab antiquo* un caso de seguro de la responsabilidad civil, sin perjuicio de resultar accesorio al seguro marítimo y –según sus expresiones– ser un caso singular y casi inconsciente. Empero, esta circunstancia no priva de mérito a la doctrina alemana de haber individualizado en el abordaje entre naves, el primer caso de seguro de la responsabilidad civil. Refiere el autor que el seguro contra la responsabilidad civil, como modalidad

salvamento fue efectuado con el sacrificio de las cosas propias del asegurado". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 25.

[74] La avería gruesa tiene lugar cuando el capitán, para evitar mayores daños, decide sacrificar algunas de las cosas a él confiadas, para salvar las otras. En estos casos, el propietario de la cosa salvada, buque y mercancía, debe contribuir proporcionalmente a resarcir a los propietarios de las cosas sacrificadas por la necesidad común. El derogado artículo 1314 de nuestro Cód. Com. disponía que el importe de las averías comunes era repartido proporcionalmente entre el buque, su flete y la carga. Por su parte el 1316 enunciativamente ejemplificaba casos de averías comunes, a saber: (i) las cosas que se arrojan al mar para aligerar al buque, ya pertenezcan al cargamento, al buque o a la tripulación; y (ii) el daño que de la echazón resulte a los efectos que se conserven en el buque. Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 28 y nota.

[75] *"Desde tiempos remotos se sostiene que el asegurador debe responder por los daños que el buque asegurado cause al buque abordado en caso de abordaje, cuando la modalidad del abordaje sea de tal naturaleza que importe una responsabilidad para el armador asegurado"*. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 33.

[76] VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 23.

particular[77], se presenta por primera vez a principios del siglo XIX (1828) en el seguro contra la reclamación de los vecinos[78] y en el seguro de riesgo locativo[79], ambos ramos secundarios del seguro contra incendio[80]. No obstante su terreno propicio, consentido y favorecido –por ser el campo en que domina el principio del riesgo creado y de la responsabilidad sin culpa– es en general el de la técnica moderna[81], y en especial el de los transportes modernos[82] y del automovilismo[83].

---

[77] El origen del seguro de responsabilidad civil como tipo específico, en la ubicación relacionada a la historia de la institución del seguro es, según autores de talla nacional e internacional en la materia (v. gr. Halperín, Donati, Benítez de Lugo), reciente, pues su aparición data a comienzos del siglo XIX. Cfr. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 350.

[78] En el seguro de reclamación de los vecinos... "*El asegurador mantiene indemne al asegurado de las secuelas que derivan de la responsabilidad en que puede incurrir respecto a otros, como consecuencia de las relaciones de vecindad entre moradas. Se trata, por lo común, de derrames de agua, de daños a las tuberías, y sobre todo, del incendio que fácilmente se propaga de una a otra casa*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 53.

[79] "*El seguro de riesgo locativo garante al locatario asegurado, de la responsabilidad que le incumbe en relación con el propietario por los daños ocurridos a la casa locada durante la locación*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 52.

[80] Cfme. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 35, 36, 52 y nota.

[81] "*En este campo vemos surgir el seguro contra la responsabilidad civil ya en el año 1825, para el transporte a caballo. Es, efectivamente, en ese año cuando la sociedad Automedon de París asegurara por primera vez, por vía accesoria del seguro contra los accidentes, a los propietarios de caballos y carruajes, contra la responsabilidad civil que se deriva del uso o de la simple propiedad de los mismos*". RICHARD et MAUCORPS, *Traité de la responsabilité civil en matière d´incendie,* París, 1880. Cit. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 54. "*Kind des Zeitalters des Verkehres (hijo de la época del tráfico) como dijo acertadamente Manes, el seguro de la responsabilidad civil*

se presenta primeramente en Francia, con la fundación de la Compañía Automédon (1825) y de La Seine (1930). GRATTON, Julio, *Esquema de una historia del seguro*, Arayú, Buenos Aires, 1955, pág. 127. "*Los primeros contratos se celebraron en Francia, a comienzos del siglo XIX, con referencia a los trasportes a caballo, pero su desarrollo efectivo lo recibe con el seguro de los accidentes en la industria, en el transporte ferroviario, en el riesgo locativo, y por el empleo del automóvil*". HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 8. "*Los seguros de responsabilidad civil surgen a principios del siglo pasado* [en referencia al siglo XIX] *en Francia e Inglaterra (resp. civil por tráfico de vehículos de tracción animal) y se amplían más tarde en Alemania y en los otros países al sector de la responsabilidad civil por riesgos sobre el trabajo industrial, y a los transportes ferroviarios, a la responsabilidad profesional y, por último, a la circulación automovilística y aérea*". DONATI, Antígono, *Los seguros privados*, Bosch, Barcelona, 1960, pág. 396.

[82] "Con el desarrollo de los ferrocarriles se hizo sensible la necesidad de una tutela específica, tanto que en 1840 vemos surgir en Inglaterra The Guarantee Society y en 1849 The Railway – Passengers Cy. a las cuales siguen el año sucesivo The Accidental Death Insurance Cy. En 1853 se funda la primera Compañía continental de accidentes, la Allgemeine Eisenbahn – Unfall Versicherungs – Gesellschaft, actualmente llamada Victoria". GRATTON, Julio, Esquema de una historia del seguro, ob. cit., pág. 127. "En Alemania ha sido la ley de 1871, referente a la responsabilidad de las compañías que explotan líneas ferroviarias, la que ha dado nacimiento, como ramo autónomo, al seguro de la responsabilidad civil". VITERBO, Camilo, El seguro de la responsabilidad civil, ob. cit., pág. 55.

[83] Cfme. VITERBO, Camilo, El seguro de la responsabilidad civil, ob. cit., pág. 54. "El seguro de la responsabilidad civil ha recibido un notable impulso especialmente con la difusión del tráfico automovilístico. La primera empresa que apareció en Francia, trabajando en los Ramos de transportes, accidentes y responsabilidad civil fue La Préservatrice Mutuelle (1861) fundada por H. MARESTAING, y la primera Compañía por acciones fue La Sauvegarde des travailleurs (1868). En Italia, las primeras dos Compañías creadas expresamente para el ejercicio de los Ramos accidentes y responsabilidad civil fueron L´Anonima Infortuni (1896) y L´Assicuratrice Italiana (1898), pero muchas otras Compañías (de Ramos múltiples) ejercieron los dos Ramos junto con los otros". GRATTON, Julio, Esquema de una historia del seguro, ob. cit., pág. 128. "El automovilismo, donde domina el principio de la culpa presunta, da el mayor incremento a este tipo de seguro, de suerte que hoy la mayor

2. EVOLUCIÓN

La modalidad asegurativa en examen vio dificultado su progreso en el devenir de la historia, fundamentalmente a raíz de dos principios de Derecho[84], el primero de carácter general y el restante propio del Derecho de Seguro, que seguidamente se especifican:

---

parte de las pólizas que a dicho tipo pertenecen, se refieren a este riesgo [...]. En Francia, por obra de Marestaing en 1861, nace el seguro de la responsabilidad civil derivada de los riesgos de la industria, en forma de seguro de los accidentes, y contra la responsabilidad civil. Es en este campo donde más tarde el seguro contra la responsabilidad civil, convertido en beneficiario al tercero damnificado, será suplantado en parte por el seguro contra los accidentes que, cuando menos hasta cierto punto, libera al empresario de resarcir el daño al operario accidentado". VITERBO, Camilo, El seguro de la responsabilidad civil, ob. cit., pág. 55.

[84] "*Dos son los principios de derecho que han obstaculizado a lo largo de los siglos el surgir del seguro contra la responsabilidad civil, uno general [...] que "no hay responsabilidad sin culpa", y otro propio del derecho del seguro [...] que "el asegurador no responde por culpa del asegurado". [...] toda la historia de la institución de la cual nos ocupamos está en función de la historia de los principios enunciados, considerados en sus relaciones entre sí y con especial contemplación a las excepciones que atenúan el alcance del primero desde los tiempos remotos, y al reciente progresivo desaparecer del segundo*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 37. "*El seguro de la responsabilidad civil halla su origen en el resarcimiento del abordaje en el derecho marítimo. Su progreso se vio dificultado por dos principios, hoy en franca declinación: que no hay responsabilidad sin culpa, y que el asegurador no indemniza los daños derivados de actos o hechos culposos del asegurador o de sus dependientes*". 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. 3. "*Hasta mediados del siglo XIX, no podemos afirmar que haya existido seguro de responsabilidad civil. Dos factores fundamentales retrasaron su aparición: a) el principio de que no hay responsabilidad sin culpa, b) la liberación del asegurador en caso de que el siniestro se produjera mediando dolo o culpa del asegurado*". DONATI Antígono, *Trattato del Diritto delle Assicurazioni Private*, t. III, Giuffrè, Milano, 1952, pág. 324. Cit. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 42. Cfr. HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 8.

(i) No hay responsabilidad sin culpa: constituía un principio indiscutido en las postrimerías del siglo XIX, que causó un inmensurable daño a la evolución del seguro de responsabilidad civil, con devastadoras consecuencias a las víctimas de los accidentes de tránsito, quienes inexorablemente debían acreditar la existencia de un obrar culposo en el autor del siniestro para acceder a la indemnización. Normalmente resultaba imposible para el damnificado probar la culpabilidad del causante del perjuicio, esto se traducía lisa y llanamente en la falta de responsabilidad del segundo[85] y privaba al primero del debido derecho a la reparación, con el consiguiente perjuicio a la sociedad[86]. Esta drástica situación de desamparo legal a las víctimas dio origen a la aplicación de la teoría del riesgo, objetiva, impersonal, a fin de resolver el hondo problema de trascendencia social: quien hace nacer un riesgo nuevo para

[85] *"La necesidad de acreditar la culpa del agente lleva en muchos casos a suprimir toda responsabilidad: la regla de derecho es neutralizada por su falta de practicabilidad, dificultades de prueba que inspiraron la evolución de la jurisprudencia francesa. Esta prueba de la culpa se ha tornado dificilísima porque depende frecuentemente de un descuido mínimo, en el manejo, especialmente por la aparición de las máquinas de gran poder y el tránsito en caminos pavimentados, dificultada aun más porque debe suministrarse bastante después del hecho, por la víctima que ignora precisamente las circunstancias en que ocurrió, que no ésta en condiciones de establecer los actos culposos del agente, porque ha sido ajeno a ellos, ni de contar con testigos, que pueden no haber existido, etcétera"*. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, LL, 44-917.

[86] *"...tal estado de cosas repercute intensamente en el medio social, acarreando situaciones extremas de miseria y otros males aun más graves, que imponen al Estado una pesada carga de asistencia social. No hay un ápice de exageración. Piénsese en el jefe de familia lisiado, incapacitado para el trabajo, sin resarcimiento alguno, y todas las consecuencias que provoca: desocupación, destrucción del hogar, desamparo de los hijos"*. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, pub. cit., pág. 917.

otro debe responder por el daño causado, sin perjuicio de la existencia de culpa.

(ii) El asegurador no responde por la culpa del asegurado[87]: el principio general del Derecho de Seguro de vieja data, que establecía que el asegurador no respondía frente al siniestro provocado por culpa del asegurado se encontraba previsto en el derogado art. 497 de nuestro Código de Comercio. Ello significaba que únicamente encontraban resguardo asegurativo los daños producidos por casos fortuitos o de fuerza mayor y por culpa de los dependientes[88] del asegurado, empero no gozaban de cobertura los hechos culposos del asegurado. El fundamento radicaba en que no se podía dejar a cargo de un sujeto, la consecuencia de la culpa de otro, porque, desde el punto de vista jurídico, era contrario a los principios y, desde el punto de vista políti-

[87] "*El seguro contra la responsabilidad civil ha sido considerado hasta no hace mucho tiempo como un negocio ilícito, porque cubre la culpa del asegurado. Es una acusación, que como ya sabemos, ya no se le hace caso*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 91.

[88] "*El asegurado no es responsable por la conducta culposa o dolosa de sus dependientes. Como sabemos, es esta la primera excepción que históricamente ha sido hecha al principio de la que la culpa del asegurado libera al asegurador*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 134. Advertido en los primeros casos de aparición de la especie asegurativa, donde en los supuestos de abordaje dudoso –la locución era empleada cuando existía en el abordaje duda respecto a cual de las naves correspondía atribuir la culpa del evento– y originado por culpa del capitán o de la tripulación, el asegurador otorgaba garantía y respondía frente al armador asegurado; empero se encontraba excluida de la cobertura desde el inicio el supuesto –de difícil configuración en la *praxis*, pues requería que coincidan en un sujeto las calidades de armador asegurado y capitán– en el que el evento dañoso hubiere sido consecuencia de la actuación culposa del armador. Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 33 y 36.

co, era de temer que pudiese estimular la negligencia[89]. Mantuvo su vigencia hasta los tiempos remotos, e inició su decadencia en 1874 merced al Derecho belga, que estableció que sólo la culpa grave exoneraba al asegurador; y perdió definitivamente su vigor en manos de maestro italiano Vivante, quien siempre sensible a las necesidades practicas, en 1885 advirtió la necesidad de incluir entre los riesgos asegurables la culpa del asegurado[90]. Sólo hacia fines del siglo XIX, con la desaparición del principio que impedía su surgimiento, aparece el progresivo desarrollo de los con-

[89] Cfme. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 40. La licitud de esta especie contracutal fue en sus inicios muy controvertida, pues se temía que redujera la debida diligencia de la conducta de los asegurados.

[90] Al respecto afirmaba: "*Algunos ramos del seguro terrestre, cediendo a la necesidad de la vida moderna, tienden cada vez más a librar al asegurado de la consecuencia de la culpa*". Sin embargo, imponía como límite de las convenciones a la culpa grave y la ubicaba al margen de los riesgos asegurables. La excluía de la garantía asegurativa al sostener que: "*El asegurado no puede nunca librarse de las consecuencias del dolo y de la culpa grave que le sean personalmente imputables. Semejante pacto pondría en peligro la seguridad social y dejará al asegurador a la merced del asegurado*". VIVANTE, Cesar, *I´l contrato di assicurazione*, Hoepli, 1885-1890, vol I, pág. 202 y ss. Cit. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 40 y 41.

Adviértase que el maestro Vivante, cuya practicidad lo caracterizada, extendió a fines del siglo XVIII el objeto del seguro e incluyó los actos culposos del asegurado. Era lógico por aquél entonces la exclusión de la culpa grave. El criterio de asegurabilidad de la culpa grave fue, con el devenir del tiempo, cambiando. Así la ley francesa de 1930 expresamente estatuía que ni siquiera la culpa grave del asegurado en provocar el siniestro es razón legítima para que el asegurador se niegue a indemnizar. Cfr. CAPITANT, *Commentaire* de la *loi du 13 Juillet 1930*, "Revu générale des assurances terrestres", 1930, pág. 739; y escrito de Camilo Viterbo en la "*Riv. dir. Comm.*", 1931, I, pág. 391 y sigs. cit. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 41.

tratos de seguro contra la responsabilidad civil, que fue llamado, "el seguro de las culpas"[91].

El nominativo otorgado al seguro de responsabilidad civil tuvo cabida a partir de la inclusión de los actos culposos del asegurado en el objeto de seguro y la consecuente eliminación del principio en cuestión, y su resplandor lo adquirió durante el siglo XIX, mientras la culpa dominaba el campo de la responsabilidad y hasta el nacimiento de la teoría del riesgo creado, responsabilidad objetiva o sin culpa, que –implicó un radical giro en la materia y gobierna en la actualidad– atribuye responsabilidad sin perjuicio del reproche subjetivo de la conducta del agente.

3. DESARROLLO NORMATIVO DEL SEGURO EN LA REPÚBLICA ARGENTINA

"En Argentina se puede afirmar que los primeros rastros acerca de la conveniencia de la instauración de un sistema de seguros se observa en la memoria del consulado de 1796. En ese año y hasta 1802 funcionó la primera compañía de seguros, "La Confianza". En un informe anterior elaborado por Rodríguez de la Vega y

[91] Así BOUTAN, que titula su libro *L´assurance de la responsabilité de faute* (París 1861), y en general los autores franceses que hablan de *tout court* de *assurance* de *faute*. Cfme. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 42. *"Reducir el seguro a la responsabilidad civil sin culpa, significa retrogradarle en el tiempo y condenarle a esterilidad. Precisamente este seguro ha sido llamado seguro de la culpa, porque ella es la funte normal de la responsabilidad"*. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 135.

Martín de Sarratea, de 1789, se señalaba que no se conocía ninguna casa de seguros en el Virreinato"[92].

En general, el régimen del seguro en nuestro país previo a la LS, era harto complejo, sus reglas legales y administrativas se encontraban en absoluta dispersión, en distintos cuerpos aislados, como ser, el Código de Comercio, leyes especiales (v. gr. Seguro Obligatorio de Vida para los Empleados del Estado, leyes 13.003, 14.003 y 14.364; Seguro del Espectador y Personal de Espectáculos Deportivos, ley 14.231; Reglamentación de los Reaseguros[93], leyes 12.988 y 14.152), los decretos (v. gr. 10.307/53 Reglamentación de los Reaseguros), el Código Aeronáutico, y otros, lo que indudablemente implicaba una enorme perplejidad de interpretación y aplicación.

El seguro era regulado por una decena de leyes en sentido lato. Las relaciones privadas del seguro estaban regidas en Argentina por el Código de Comercio[94] –legislación pione-

[92] PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 18.

[93] En lo que a reaseguros respecta, la ley Nº 12.988 creó el Instituto Mixto Argentino de Reaseguros, que revistió enorme importancia económica y social en nuestro país, y fue reemplazado por el Instituto Nacional de Reaseguros, surgido de la ley Nº 14.152, que desarrolló una magna tarea hasta su liquidación y disolución en el año 1992. Cfr. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 19.

[94] El Derecho privado de seguro, anterior a la LS, era reglamentado por dos secciones en el Cód. Com., a saber: el Título VI del Libro II, normaba a los seguros en general y a los seguros terrestres; y los Títulos IX y X del Libro III, disciplinaba los seguros marítimos y los seguros de transportes terrestre y fluvial, respectivamente. La legislación fue objeto de numerosas reformas, y a modo enunciativo pueden destacarse: la ley 3942, de Seguros sobre la Vida; ley 3863, sobre Privilegio por las Primas del Seguro Agrícola; la ley 11.672, art. 150, t.o. 1962, de Creación de la Superintendencia de Seguros; la ley 12.988, modificada por la ley 14.152,

ra en nuestro país sobre la materia[95]–, dictado para el entonces Estado de Buenos Aires en 1857, sancionado en 1859 y establecido como ley nacional en 1862[96]. Normó al contrato de seguro, y sus disposiciones estuvieron en vigencia por más de un siglo, hasta la sanción de la Ley de Seguros Nº 17.418, el 30 de agosto de 1967[97]. Consagró un sistema liberal a ultranza: la regulación normativa tenía carácter

de Explotación del Reaseguro por el Estado (reglamentado por el decreto 10.073, año 1953).

95 Cfr. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL, 2004-E-1469.

96 *"En 1859, para Buenos Aires y luego para la Confederación en 1862/3, se sanciona el Código de Comercio, que consagra al seguro como acto de comercio y regula al contrato de seguro (arts. 492 a 557 y 1251 a 1260)"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 18.

97 Cfr. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 37; y MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 139 y ss. Un autor de indiscutible autoridad científica y docente como Zavala Rodríguez, otrora juez de la Sala B de la Cámara Nacional de Comercio (causalmente integrada también por opinablemente el máximo exponente argentino del Derecho de Seguro: Isaac Halperín) y titular de la Cátedra de Derecho Comercial I de la Facultad de Buenos Aires (estaba a su cargo la cátedra "A", y bajo la dirección de Halperín la cátedra "B"), explicitaba que el Código de Vélez Sársfield y Acevedo, introdujo en el título IX, en sustancia las mismas disposiciones que contenía el Código de Comercio a la fecha de sanción de la Ley de Seguros, que fuera levemente completado por la Comisión reformadora de 1889, pues ésta refería que nuestro código era, en materia de seguros, uno de los más adelantados de la época, razón por la cual sólo se introdujo modificaciones de detalle. Cfme. ZAVALA RODRÍGUEZ, Carlos J., *Análisis de algunos aspectos de la Ley 17.418 (Seguros)*, pub. cit., pág. 740. *"...del Código de Comercio –en materia de seguros– sólo quedó vigente el título X del libro III, referente a los seguros marítimos, cuyo régimen quedó para ser incluido en la Ley General de la Navegación"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 125.

individualista[98], la autonomía de la voluntad de las partes primaba en la elucubración de las cláusulas contractuales y gobernaba el contrato.

Durante su vigencia, existió una laguna normativa, una ausencia total de legislación sobre el seguro de responsabilidad civil[99]. No reguló, ni siquiera mencionó el seguro de responsabilidad civil[100]. Sin perjuicio de ello, el derogado art. 493 admitía que el seguro podía tener por objeto todo interés estimable en dinero, y toda clase de riesgos, no mediando prohibición expresa de la ley; y señalaba que, entre otras cosas, podía cubrir los riesgos de incendio, los de las cosechas, la duración de la vida de uno o más individuos, los riesgos de mar y los trasportes por tierra, ríos y aguas

---

98 *"Como la póliza la redactaba y entregaba el asegurador –en ese entonces, sin control o con un control no lo suficientemente organizado* [recuérdese que fue recién en 1937 que se creó la autoridad de aplicación en materia de seguros: Superintendencia de Seguros de la Nación]– *se advertirá cómo el seguro era entonces una institución configurada de manera que permitía el predominio de los intereses del asegurador. Allí se concretaba especialmente el individualismo, señalado, y su unilateralidad"*. ZAVALA RODRÍGUEZ, Carlos J., *Análisis de algunos aspectos de la Ley 17.418 (Seguros)*, pub. cit., pág. 740.

99 En el plano internacional, todas las legislaciones que sucedieron a las leyes de suiza y alemana de 1908, regularon específicamente sobre el seguro de responsabilidad civil. La ley suiza produjo una verdadera revolución en el seguro; constituyó el punto inflexión al instalar un nuevo paradigma, una renovada visión del contrato demostrando interés por tutelar a los asegurados y a las víctimas de los accidentes. *"A principios del siglo XX se sancionan las primeras regulaciones sistemáticas. La primera es la ley suiza del 2 de abril de 1908, denominada Loi Fedérale sur de contrat d´ assurance; le siguen la ley alemana del 30 de mayo de 1908; luego la ley francesa del 13 de julio de 1930, que sirve de modelo a la de varios países europeos y finalmente el Código Civil italiano de 1942"*. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 36.

100 Cfr. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 49.

interiores[101]. No lo legislaba, empero implícitamente lo admitía[102].

La ley 17.418, precursora en Latinoamérica, inició una nueva etapa en la materia asegurativa en nuestro país[103]. Precedida por un álgido proceso de formación[104], se concretó

---

101 Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 15.

102 El Código de Comercio no legisló sobre el seguro de responsabilidad civil en particular. La jurisprudencia y la doctrina lo consideraron válido y admisible dentro del ordenamiento jurídico argentino, hasta que Ley de Seguros Nº 17.418, en el Título I, Capítulo II, Sección XI, que comprende los artículos 109 a 120, lo reguló en forma sistemática. Cfme. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 59.

103 "*La ley, pues del siglo XX, supera en pleno la dogmática liberal e individualista del siglo pasado y en el sector del seguro aparece una programática impregnada de un predominio de las directivas estatales que tienden a armonizar la tutela de los asegurados con la elasticidad necesaria para el desenvolvimiento de la industria y la evolución jurídica del contrato*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 37.

104 "*...el Poder Ejecutivo nacional encomendó al autor de esta obra la elaboración de un anteproyecto de ley que constituyese la base de una reforma de ley. El proyecto fue elevado al entontes ministro de Educación y Justicia, con fecha 9 de junio de 1959, precedido de una exposición de las ideas fundamentales que guiaron a su autor en la elaboración de ese trabajo. Con base en dicho Proyecto, se redactó luego, a través de una Comisión, otro que no difería demasiado del original, salvo en algunos aspectos, como la sustitución, en el seguro de responsabilidad civil, de la acción directa por la citación en garantía –que otorgaba el proyecto al tercero damnificado (art. 121)– y separaba las normas referidas a la empresa de seguros (arts. 184 y ss.) y al seguro obligatorio de responsabilidad civil para automotores (arts. 124 y ss.). Ello culminó con el dictado de la ley 17418 elaborada por otra Comisión integrada por notables juristas, que como la anterior, siguió las aguas del Anteproyecto Halperin, lo cual permite sostener que la médula de esa reforma respondió esencialmente al trabajo del autor de este libro*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., prólogo del actualizador, págs. IX y X. Por desarrollo *in extenso*, véase Capítulo I: "Introducción", acápite 1: "Proceso de formación de la Ley de Seguros", del presente trabajo.

hace ya cuarenta años, mantiene plena vigencia –y goza de muy buena salud– y regula la faz privada de las relaciones nacidas del contrato de seguro. A su turno, las empresas de seguros son reguladas por la ley 20.091, cuyo origen se remonta al año 1973 –con vigencia desde 1977[105]–; y la actividad de los productores asesores del seguro es normada por la ley 22.400 del año 1981[106].

4. IMPORTANCIA

4.1. ECONÓMICA DEL SEGURO

La actividad del hombre está encaminada a obtener los medios indispensables para satisfacer sus necesidades, para restablecer el equilibrio entre las exigencias y los me-

105 *"El 21 de abril de 1977 entró en vigencia la ley 20.091, de entidades de seguros, denominada "De los aseguradores y su control", en virtud de lo dispuesto sobre el particular por el decreto 2567 del 21 de octubre de 1976 del Poder Ejecutivo nacional. La entrada en funcionamiento de la ley se logró luego de haber transcurrido más de cuatro años de su sanción y promulgación (el 11 de enero de 1973), siendo publicada en el "Boletín Oficial" el 7 de febrero de ese mismo año, pero su puesta en marcha fue dilatada por sectores interesados en que no se innovase en materia de control del seguro, aprovechando para ello del dispositivo previsto en el art. 89, párrafo 2º, para dotar al organismo de fiscalización que debía aplicar la ley, de una estructura orgánica y agrupamiento funcional de su personal acorde con las nuevas funciones que se le encomendaban, que fue utilizado para demorar durante aquel prolongado lapso su puesta en vigencia por sobre las intenciones de quienes desde distintos ángulos de la actividad aseguradora demostraron su inclinación por ponerla en funcionamiento"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, "Estudios en homenaje a Isaac Halperín", Depalma, Buenos Aires, 1978, pág. 1105.

106 *"Continúa la evolución económica y jurídica del seguro hasta llegar al actual cuadro normativo conformado por las leyes 17.418/67, ley 20.091/73, ley 22.400/81, leyes especiales como la de los seguros marítimos, riesgos del trabajo, seguros de crédito a la exportación y otros"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 19.

dios de satisfacción[107], y el seguro[108] como operación económica nace como consecuencia de esa actividad[109]. El seguro, pues, surge como una institución económica destinada a servir de remedio a un determinado tipo de eventos[110]. Se origina de una posición de la conducta humana frente a los eventos desfavorables, futuros e inciertos, denominados siniestros en la jerga propia de esta disciplina.

Los eventos son acontecimientos, eventualidades, hechos imprevistos, y pueden para el hombre, según el punto de vista económico, ser: (i) indiferentes: cuando no modifican

---

107 MANES, *Teoría y práctica del seguro*, pág. 6; CHESSA, *La teoría económica del rischio e delle assicurazione*, Padova, 1929, págs. 1 y 2. Cit. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit. pág. 4.

108 "*El seguro es la expresión más clara de la solidaridad e interdependencia social, puesto que es la repartición de los riesgos entre la masa de afectados, el asegurador no es más que un mero intermediario*". 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*, Ad – hoc, Buenos Aires, 1990, págs. 53 y 54. "*La institución más característica del derecho privado, después de las sociedades anónimas, es el seguro [...]. El seguro cubre la riqueza pública y privada, tutela no sólo intereses particulares, y su función está ligada a la suerte de la colectividad*". ZAVALA RODRÍGUEZ, Carlos J., *Análisis de algunos aspectos de la Ley 17.418 (Seguros)*, pub. cit., págs. 740 y 746.

109 GRATTON, Julio, *Ensayo sobre una teoría general del seguro*, en revista "Seguros", año XII, números 46, 47, 48, Bs. As, pág. 611. Cit. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit. pág. 4.

110 Puede apreciarse que en reiteradas oportunidades nuestra vigente Ley de Seguros Nº 17.418 emplea el vocablo evento. Así, verbigracia: (i) el artículo 1 conceptualiza al contrato de seguro y condiciona la obligación principal del asegurador a la ocurrencia del evento previsto; (ii) en el Capítulo III destinado a los seguros de personas, la Sección I que regla el seguro sobre la vida, los artículos 143 1º y 2º párrafo, 145 2º párrafo, 146, 147 refieren al término; (iii) hace lo propio la Sección III, en el artículo 153 que norma el seguro colectivo.

la relación existente entre los medios de satisfacción y las exigencias; (ii) favorables: cuando aumentan los medios de satisfacción sin modificar las exigencias, o bien, cuando disminuyen estas últimas; y (iii) desfavorables: cuando reducen los medios de satisfacción o aumentan las exigencias[111].

"Todo "evento desfavorable", económicamente gravoso, genera en el hombre una "necesidad", definida como la falta de tener a disposición los bienes aptos para satisfacer las exigencias fisiopsicológicas de aquél, las que varían de unos a otros, por razones de cultura, condiciones de vida, y cualidades de temperamento y carácter"[112].

Es dable distinguir entre los eventos desfavorables, los presentes o actuales de los futuros; y dentro de los últimos los ciertos de los inciertos.

El calificativo incierto, se encuentra ubicado a un punto equidistante de lo necesario, fatal o inevitable y lo imposible, y puede denotar dos especies de incertidumbre: (i) el hecho de la producción; y (ii) el momento de su verificación.

Existen, pues dos factores que constituyen el punto de partida desde el punto de vista económico: los eventos inciertos y desfavorables, que dan origen a una necesidad del mismo tipo y la imperiosa exigencia de obtener un valor de reemplazo para cuando aquellos se produzcan y surjan, consecuentemente, las necesidades[113].

---

111 GOBBI, *Osservazioni sulla relazione fra caratteri economici e caratteri guiridici dell´ assicuraciones, en "Assic."*, 1936, t. I, pág. 245. Cit. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 4.

112 DONATI, *Trattato del diritto delle assicurazioni prívate,* Milano, 1952-1956, Tomo II, págs. 9 a 11, 18, 19 y nota 30. Cit. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit, pág. 4.

113 Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 5 y 6.

Acaecido un evento desfavorable futuro e incierto o siniestro, el hombre puede asumir distintas conductas, a saber: (i) permanecer inactivo o manifestarse indiferente; (ii) prevenir, usando el vocablo *latu sensu*, esto es, disponer los medios necesarios para evitar su producción o para disminuir sus efectos mediante medidas de seguridad e higiene; (iii) ahorrar, reunir los medios necesarios para su afrontamiento; y (iv) trasladar el riesgo a través de la contratación de un seguro[114].

Sin hesitar es dable afirmar que resulta innegablemente la mejor opción, la descrita en última instancia[115], ello porque,

---

114 "*Mediante este recurso el riesgo se neutraliza, porque sus efectos económicamente desfavorables se transfieren de un individuo a una masa formada por los asegurados, a través de la cual se dispersan y diluyen sus perniciosas consecuencias*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 16. "*Económicamente, el seguro es un procedimiento por el cual un conjunto de personas sujetas a las eventualidades de ciertos hechos dañosos (riesgos), reúnen sus contribuciones a fin de resarcir al integrante de ese conjunto que llegue a sufrir las consecuencias de esos riesgos. La organización de ese conjunto, selección de tales riesgos, fijación de las contribuciones de aquellas personas (asegurados), queda a cargo de una empresa (sociedad anónima, cooperativa, mutualidad, Estado) que asume la prestación del servicio, para el cual se capacita técnica y financieramente. Esta organización compleja de elementos técnicos y financieros de que depende el funcionamiento cabal de los contratos de seguro, tiene una influencia decisiva en la aplicación práctica de la institución*". HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 3.

115 "*El seguro concreta un sistema de reparto social de riesgos, por el cual las consecuencias de los siniestros son, en definitiva, soportadas por toda la comunidad: el asegurador percibe las primas de los asegurados, para formar una masa con la que afrontará las indemnizaciones debidas a los siniestrados. El costo del sistema se traslada a la totalidad, a través de los precios, pues la prima debida integra en cada caso el costo de producción. Un deficiente sistema asegurador influye sobre este costo. El sistema se funda en la recepción actual de contribuciones de la masa de aseguradores, para una prestación futura eventual*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., prólogo de la primera edición, pág. XII. "*...en la institución del seguro combínanse una serie de ideas propias de un estado de capitalismo culminante con otras de sello colecti-*

en el primer caso, el hombre por cualesquier circunstancia (vgr. resignación por resultar imposible sobrellevar el evento) manifiesta una actitud totalmente pasiva. En la segunda opción, independientemente de la importancia que pueda revestir la prevención en algunos supuestos, existirán una plétora de eventos económicos futuros e inciertos en donde ésta fracasará o resultará estéril. Respecto de la tercera conducta, eventualmente podría tener sentido si el evento ocurre cuando el sujeto ha acumulado la riqueza necesaria para hacerle frente. Pero como se está en presencia de un evento cuya producción se desconoce, el sacrificio realizado al ahorrar podría ser en vano si no acaece. Es posible también que se produzca antes de que el sujeto se halle munido de los medios para su enfrentamiento, en cuyo caso tampoco podrá satisfacer la necesidad.

En el seguro, la riqueza que necesita el sujeto cuando se produzca el evento se genera a partir de sacrificios ciertos y parciales, "*de numerosas unidades económicas amenazadas por análogos peligros, cada una de las cuales transfiere los efectos dañosos del siniestro a quien se ocupa de reunir las masas dinerarias aportadas por cada uno de aquellos*". Así, la transferencia del riesgo y la mutualidad aparecen como extremos que hacen a la esencia del seguro desde el punto de vista económico[116].

---

vista, y las exigencias y aspiraciones individuales se entrelazan con los intereses de grupos sociales y de la colectividad". MANES, Alfredo, *Teoría general del seguro*, trad. 4º ed. alemana por Fermín Soto, Logos, Madrid, 1930, pág. 9.

116 MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 9, 10 y nota 31. "*Se trata de una mutación de un concepto individualista de asunción de riesgos hacia un proceso de distribución colectiva, con categorización singular o universal, buscando un sistema de autocomposición por el conjunto. Este proceso de distribución es una de las consecuencias sociológicamente más importantes, pues le permite al conjunto (de personas o empresas)*

Sin perjuicio de que la contratación del seguro es la opción más conveniente[117], a fin de soslayar un evento desfavorable incierto, en virtud a que se produce la eliminación de las consecuencias desventajosas mediante la trasferencia de los riesgos por parte del asegurado al asegurador, y este último a raíz de la existencia de una mutualidad de asegurados, consigue eliminar las consecuencias económicamente desfavorables; a todo evento cabe aclarar que ello no es óbice a que acaecido el siniestro, el tomador (asegurado) del seguro sufra igualmente sus efectos materiales adversos en la hipótesis nada extraordinaria en Argentina de insolvencia o incluso liquidación del asegurador[118].

---

superar la individualidad e incorporar la relación riesgo-siniestro al proceso de socialización o colectivización (no es una disputa de nombre, sino que constituye un elemento ideológico del sistema, no sólo de seguros, sino también de la jubilación universal corporativa, entre otros ejemplos). De este modo, el impacto del siniestro es asumido por el conjunto social...". GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, ob. cit., pág. 7, quien cita en pasajes a CALABRESI, Guido, *El coste en los accidentes. Análisis económico y jurídico de la responsabilidad civil*, Ariel, Barcelona, 1984, pág. 198.

117 "*Ello se pone de relieve antes y después de surgir los daños que el seguro se propone cubrir. En efecto, en el período anterior al siniestro, el seguro sustituye la sensación de inseguridad del sujeto amenazado por el riesgo por un sentimiento de certeza, y en el posterior, ofrece al asegurado una oportuna reparación cuando se verifica el evento (bien de reemplazo)*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, ob. cit., pág. 1131.

118 "*Uno de los casos más claros en que se ven amenazados derechos e intereses de los consumidores de seguros, se puede presentar cuando las empresas de seguros, potencial o realmente, pierden su condición de solventes y, al no poder cumplir sus compromisos, dejan desprotegidos a los asegurados y terceros perjudicados, que por tal motivo, no puede percibir, en caso de siniestro, las indemnizaciones prometidas*". CABALLERO SÁNCHEZ, Ernesto, *El consumidor de seguros*, Mapfre, Madrid, 1997, pág. 173.

4.2. DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

El seguro de responsabilidad civil es instituido con el propósito de sortear los riesgos generados por el permanente desarrollo de la sociedad[119], a través de la traslación de un sujeto a otro de las consecuencias económicamente desfavorables, a cambio de una contraprestación.

Se trata de una herramienta esencial para el desarrollo económico y social de los pueblos[120], inherente a la sociedad

---

119 " *...a los fines de acompañar y cubrir adecuadamente los a veces inevitables riesgos del desarrollo humano, permitiéndole a un sujeto trasladar las consecuencias dañosas de un evento económicamente desfavorable a otro que es el asegurador, a cambio del pago de un precio [...]. El seguro de responsabilidad civil es hoy el más usual dentro de los seguros de daños patrimoniales y representa grandes ganancias para las compañías aseguradoras. A su vez, dentro de las coberturas de responsabilidad civil la más importante es el seguro obligatorio del automotor –que comprende todo vehículo autopropulsado, es decir, automóviles, camiones, acoplados, colectivos, motocicletas– (previsto en el art. 68 de la Ley Nacional de Tránsito 24.449 de la Argentina y el art. 140 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de la República del Ecuador (Ley Nº 1002/1996), por lo que todo lo que digamos del seguro de responsabilidad civil en general es directamente aplicable al régimen del seguro obligatorio del automotor*". 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), págs. 2 y 3. Disponible en www.martindiegopirota.com.ar.

120 "*El seguro de responsabilidad civil es un instituto que está llamado a ocupar un lugar fundamental en una economía de desarrollo económico y social tal como se presenta en Sudamérica en la hora actual, porque junto a la notable evolución del derecho de daños, resulta imprescindible un acompañamiento similar de esta rama del seguro*". VÁZQUEZ FERREYRA, Roberto A., La Ley del 15/3/93, pág. 3, cit. MEILIJ, Gustavo R., *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*, 1º reimp., Nova Tesis, Rosario, 2005, pág. 255. "*El seguro de responsabilidad civil o el seguro contra responsabilidad civil viene a tener un grado de actuación cada vez más amplio, cada vez más señalado, en la evolución de los últimos años del derecho de daños. A mayor ampliación del elenco de legitimados pasivos, a mayor ampliación del ámbito de aplicación de la responsabilidad objetiva de los nuevos daños, se ha producido también un ensanchamiento del seguro contra la responsabilidad civil y se ha observado como viene a cumplir una función social para darle respuesta en lo económico a aque-*

revolucionariamente industrializada casi de la noche a la mañana con el advenimiento del locomóvil, inseparable del mundo moderno, que adquirió en la economía contemporánea una extraordinaria difusión, al extremo de convertirse en una de las especies más importantes del seguro[121].

Ya en la década de 1950 se advertía la inmensurable trascendencia de esta rama de seguros de daños patrimoniales. Al efecto VITERBO aludía que habiéndose... *"Paulatinamente liberado el obstáculo que constituía el principio según el cual el asegurador no respondía por la culpa del asegurado, y siempre más favorecidos por los progresos de la técnica que aumentan cada día más el número de los casos en que el legislador se ve constreñido a sancionar responsabilidades por culpa presunta y, por lo tanto, en los cuales mayormente es sentida la necesidad de garantizarse contra las graves consecuencias que puede producir una actividad nociva aun cuando inculpable, el seguro de la responsabilidad civil se encamina a convertirse, si no en el más importante, en uno de los más extendidos ramos del seguro"*[122].

---

llas demandas de daños y perjuicios, esto es, para ser factible la efectiva reparación de ellos". COMPIANI, María F., *Citación en garantía*, versión corregida por la autora de su exposición en el Ciclo de Conferencias "Responsabilidad Civil", que se desarrolló el 6 de junio de 2005 en el Salón Auditorio del Colegio Público de Abogados de la Capital Federal. Disponible en http://www.cpacf.org.ar/ verde/vAA_ Doct/archDoctri/Compiani. htm.

121 Cfr. HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 85. *"En nuestra época, el seguro de responsabilidad civil constituye uno de los más importantes ramos de la industria aseguradora, debido en parte, a la proporción imponente en que se desarrolló la industria automotriz, el riesgo que genera la circulación de automóviles, y la aparición del seguro obligatorio en Europa y Estados Unidos"*. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 46.

122 VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 56.

4.3. DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR

El seguro de responsabilidad civil automotor es no solamente una de las especies más importante de los seguros de su tipo (seguros de daños), sino de todo el género asegurativo, que dicho sea de pasaje, es el que genera mayores ganancias a las aseguradoras. Posee una enorme importancia en el mundo contemporáneo debido a que ofrece a la víctima o a sus derechohabientes la posibilidad de litigio frente a un demandado medianamente solvente, puesto que en la mayoría de los supuestos es el asegurador[123] del declarado responsable quien afronta el pago de la indemnización por los daños causados[124]. Constituye una de las herramientas fundamentales para la protección de los damnificados[125], básicamente el único medio real y concre-

[123] "*En nuestros días, salvo aquellas personas de una solvencia incuestionable o el Estado mismo, la mayoría de los condenados a resarcir son precisamente las compañías de seguro*". LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2005, pág. 494.

[124] Cfme. LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., pág. 493. Expresa el autor que la importancia fundamental del seguro es conceder un demandado más o menos solvente a las víctimas de los accidentes de tránsito. La locución "más o menos solvente" es brillantemente empleada, y obedece a la circunstancia de que aún en el caso de existencia de seguro es posible que la víctima o sus derechohabientes no sean indemnizados –claro que no es un demérito de la institución sino de la instrumentación en nuestro país y de la carencia de un eficiente control estatal del funcionamiento de las empresas encargadas de la explotación del contrato–, debido a reiteradas y numerosas quiebras de empresas aseguradoras que dejan sin cobertura a sus asegurados por no haber asumido la obligación de indemnidad contraída.

[125] Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, Universidad, Buenos Aires, 2003, pág. 41. En este orden de ideas véase en el Capítulo V, el desarrollo internacional de éste instituto y la consagración de su modalidad obligatoria.

to, que permite a éstos materializar sus legitimas expectativas de cobro.

5. SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

5.1. MARCO LEGAL

Internacionalmente existen dos clases o especies de seguro de responsabilidad civil, a saber: (i) de indemnidad o indemnización; y (ii) de reembolsos[126]. Es permisible contratar a cualesquiera de ellos a fin de que la cobertura se torne exigible ("*coverage trigger*") en base a ocurrencias ("*occurrence- triggers coverage,* vulgarmente*: "occurrence")* o en base a reclamos (*claims- made- reported,* vulgarmente*: "claims made"*)[127].

---

[126] En ambos tipos el asegurador protege al asegurado por la responsabilidad prevista en las condiciones contratadas, del daño que pudiere ser objeto su patrimonio. La diferencia radica en que en los seguros de indemnidad, la obligación del asegurador es preventiva, éste provee directamente al tercero la suma de dinero para cumplir con la deuda de responsabilidad de su asegurado; en cambio en los seguros de reemebolso, el asegurador cumple su prestación luego de que su asegurado afronta personalmente su deuda de responsabilidad, de donde se concluye que en este último caso el siniestro se configura con el pago por parte del asegurado.

[127] A su vez es posible combinar las dos formas de contratación con los dos tipos de seguro de responsabilidad civil. En la cobertura en base a ocurrencias, prevista en nuestra ley, el asegurador cumple con la garantía prometida cuando el siniestro o el hecho del cual nace la responsabilidad del asegurado se produce durante la vigencia del contrato. Muy por el contrario, en las coberturas en base a reclamos lo trascendental a fin de que el asegurador brinde el amparo asegurativo es que el tercero materialice su reclamo dentro del plazo convenido en la póliza. Como se ve existe una aguda limitación temporal del riesgo, sin perjuicio de incluir a los generados en hechos cuya producción hubiere ocurrido antes de contratar, porque los reclamos deben ser formulados durante la vigencia del contrato (o en su caso, dentro del período extendido). Los reclamos efectuados fuera de ésta, están *ab initio* excluidos de la cobertu-

La LS en su Capítulo II, Sección XI[128] –integrada por doce artículos que van desde el 109 al 120– regula genéricamente el seguro de responsabilidad civil de indemnidad y lo hace en base a ocurrencias[129].

---

ra. En EE. UU. se emplea mayormente esta última modalidad para otorgar coberturas a empleadores por el riesgo laboral (*employee benefits liability*) y el seguro de riesgo profesional (*professional liability*).

128 "*Esta normativa se encuentra en un período de transición, ya que son voluminosas la doctrina y la jurisprudencia encontradas que se refieren a la problemática del seguro de responsabilidad civil (nacional y extranjera), en los aspectos procesales y sustanciales. Es materia de debate y de continuos conflictos y posteriores pronunciamientos judiciales. Las normas jurídicas que regulan este seguro no se encuentran consolidadas. [...] su desarrollo y debate se encuentra hoy en plenitud, y se puede observar una figura que busca su marco y función social de valor*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., págs. 349 y 350.

129 "*...regula un determinado y específico tipo de seguro de responsabilidad civil, sin que ello signifique o deba ser interpretado, como que no puedan existir otras modalidades de cobertura para este tipo de riesgo [...]. No cabe duda, sin embargo, de que si en la Ley de Seguros no han legislado otros tipos o modalidades asegurativas ello, de por sí, no significa que no existan o que no puedan existir otros tipos de seguros que no sean los allí expresamente establecidos. [...] dentro de la Ley de Seguros, nada hay que impida la pacífica coexistencia de coberturas de responsabilidad civil que sean alternativas con la previstas en su artículo 109*". LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Seguros de responsabilidad civil bajo condiciones "claims made"*, "Revista de Derecho Privado y Comunitario Nº 19", *Seguros I*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, págs. 101, 107 y 111. Difícilmente se incorporarían los seguros de reembolsos pues, Juan Carlos Félix Morandi, uno de los integrantes con mayor influencia e indiscutible autoridad moral de la Subcomisión de 1961, pilar central de la Comisión y del proyecto de aquél año, y de la Comisión de 1967, sostenía que este tipo era un supuesto excepcional y patológico. La no incorporación de la modalidad de contratación en base a reclamos, no se incluyó sencillamente porque eran desconocidas, ya que el proceso de formación de la LS y su sanción remontan sus orígenes a 1958/1967, y el primer caso de cobertura *claims made* data de 1985, en New York en casos de reclamos por asbestosis. Cfme. LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Seguros de responsabilidad civil bajo condiciones "claims made"*, rev. cit., págs. 101 y 107.

El artículo 109[130], es copia *cuasi* servil del primer parágrafo del art. 1917 del Código Civil italiano (Assicurazione della responsabilità civile[131]), incorporó la definición de esta especie de seguro que la doctrina nacional y extranjera propiciaba sin mayores divergencias[132]. Regla sus alcances y dispone que: *"El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero en razón de la responsa-*

---

130 El art. 114 del Anteproyecto Halperín –tomando como base el art. 120 de Austria, art. 149 de Alemania, art. 50 de Francia, art. 1917 de Italia, art. 91 de Suecia y el art. 145 de Méjico– fuente inmediata del art. 109 de la LS contenía una disposición similar a la consagrada actualmente, que establecía: *"En el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga a mantener al asegurado indemne por las prestaciones que deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido durante el plazo convenio"*.

131 El art. 1917 del Código Civil italiano, en lo relevante, reza:

"En el seguro de responsabilidad civil, el asegurador y los obligados a mantener indemne a los asegurados como éstos, como resultado de lo ocurrido durante el tiempo de vigencia del SEGURO, deben pagar al tercero, dependiendo de la responsabilidad deducidos en el contrato (2952). Se excluyen los daños causados por hechos intencionales (2767). El asegurador podrá, después de la comunicación del asegurado, pagar directamente al tercero dañado la indemnización debida, y está obligado a los pagos directos si el asegurado así lo solicitare…".

El texto original reza:

"Art. 1917 Assicurazione della responsabilità civile

Nell'assicurazione della responsabilità civile l'assicuratore e obbligato a tenere indenne l'assicurato di quanto questi, in conseguenza del fatto accaduto durante il tempo dell'assicurazione, deve pagare a un terzo, in dipendenza della responsabilità dedotta nel contratto (2952). Sono esclusi i danni derivanti da fatti dolosi (2767).

L'assicuratore ha facoltà, previa comunicazione all'assicurato, di pagare direttamente al terzo danneggiato l'indennità dovuta, ed e obbligato al pagamento diretto se l'assicurato lo richiede…".

132 Cfr. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, Buenos Aires, Astrea, 1984, nota pág. 45.

bilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido".

Los caracteres generales del contrato, extraíbles de la norma, se resumen como sigue:

(I) OBLIGACIONES DE LAS PARTES

(i) Asegurador[133]: el asegurador –bajo ciertas condiciones– se obliga a mantener indemne[134] o sin daño el patrimonio del asegurado y/o conductor habilitado[135], evitando cua-

133 *"La obligación principal de asegurador consiste en "la asunción del riesgo", de la cual resulta la secundaria de indemnizar cuando se realiza, y otras de menor importancia: entrega de la póliza, la dirección del proceso en el seguro de la responsabilidad civil, notificaciones y decisiones impuestas por el contrato, etc"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 554.

134 Es la obligación por antonomasia del contrato de seguro a cargo del contratante fuerte, sujeta a la condición suspensiva de la materialización del siniestro. Mantener indemne significa que el asegurador asume... *"La obligación de proveer él directamente a la satisfacción de las deudas de responsabilidad (civil) de su asegurado. La obligación de "reembolsar" al asegurado las sumas que éste haya debido utilizar para satisfacer las deudas nacidas de la responsabilidad prevista en el contrato, es un supuesto excepcional y patológico, porque la forma de mantener indemne al asegurado, es evitar que aquél sufra el deterioro de tener que responder del resarcimiento originado por el daño que le ha ocasionado a un tercero, relevándolo de todas las consecuencias* [excepto penales] *del hecho acaecido"*. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 402. La prestación del asegurador consiste en una liberación y no en un reembolso, ejemplo conspicuo lo constituye el propio art. 109 que obliga al asegurador a mantener indemne al asegurado *"por cuanto deba a un tercero"*, y no de cuanto haya pagado.

135 La obligación del asegurador se extiende al conductor habilitado, conforme práctica habitual de nuestro país, incorporada en las condiciones generales de contratación de la póliza (v. gr. cláusula 2da. del Anexo de las condiciones generales de póliza del mercado para la especie responsabilidad civil automotor, según Resolución de SSN Nº 22.187/93 bis; cláusula 2da. de la póliza uniforme del seguro de responsabilidad civil automotor obligatorio, establecida por Resolución de SSN

lesquier eventual perjuicio económico que pudiera recaer sobre su patrimonio[136]. Obligación extensiva a la responsabilidad derivada de la conducta culposa o dolosa de los dependientes de asegurado, de las personas por las cuales es civilmente responsable y de las cosas riesgosas o viciosas que es dueño o guardián[137]. Correlativamente el asegurado tiene el derecho a ser mantenido indemne por el asegurador. La obligación de indemnidad comprende[138]: (a) la

---

Nº 22.058/92). Es una especie de seguro por cuenta de quien corresponda, en donde el asegurado sólo queda individualizado en el momento de la ocurrencia del siniestro.

136 "*...esta especie asegurativa posee un carácter salvamentista –entendida esta expresión en sentido amplio–, pues intenta evitar un daño concreto en el patrimonio del asegurado. [...] ocurre aquí algo distinto de lo que acontece en los demás seguros de daños: la función del seguro de responsabilidad civil es adelantarse al daño [...]*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., págs. 969 y 970 .

137 La garantía de indemnidad al asegurado incluye "*...la responsabilidad civil en todos los casos en que ésta es comprometida por la conducta culposa del tomador o la conducta dolosa o culposa de los dependientes y de las personas por las cuales es civilmente responsable, sea por comisión u omisión, delictual o contractual*". HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 86. En relación a la fuente de responsabilidad del asegurado y del conductor, es posible diferenciar: "*En el caso del asegurado (dueño o guardián del vehículo) la responsabilidad puede nacer de su hecho personal culposo o de la responsabilidad refleja que la ley le asigna por el hecho de las personas que están bajo su dependencia o por el riesgo o vicio de la cosa que le pertenece o está bajo su custodia. (Artículo 1113, párrafos 1º y 2º, Código Civil). En el caso del conductor, en cambio, la responsabilidad cubierta es la que nace de su hecho personal culposo, ocurrido en la dirección o custodia del automotor*". BREBBIA, Roberto H., BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., págs., 60 y 61.

138 El decreto 692/92 (Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte) impuso en el seguro obligatorio automotor una obligación legal autónoma a cargo del asegurador, que no surge del contrato de seguro que vincula a la aseguradora con su cliente, ni tiene fuente en el hecho dañoso, sino en la propia ley, y consiste en abonar en forma inmediata los

indemnización a la víctima o tercero damnificado; (b) los gastos y costas judiciales y extrajudiciales para resistir la pretensión del tercero (art. 110, inc. a, LS), sin perjuicio de que aquélla fuere rechazada[139] (art. 111 *in fine* LS); (c) las costas de la defensa penal en aquél proceso cuando el asegurador asuma esa defensa (art. 110, inc. b, LS)[140].

No integra la garantía prometida por el asegurador la responsabilidad penal, debido a que no puede constituir un

gastos de sanatorio o velatorio de terceros (art. 67, 3er. párrafo), sin perjuicio del derecho que pudiere posteriormente hacer valer. La mencionada obligación legal fue más tarde transcripta textualmente por la LNT (art. 68, 5to. párrafo).

139 "*Y en lo referente a la intervención del asegurador en los casos de siniestros infundados o basados en sucesos inexistentes, el fundamento de tal actuación reside en el ya señalado carácter salvamentista del seguro de la responsabilidad civil. El asegurador interviene a fin de evitar que, en razón de una descuidada o defectuosa actuación defensiva del asegurado, una decisión judicial llegue a considerar probados ciertos hechos que no son tales y quedar atrapado por los efectos de la "cosa juzgada"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit. pág. 792.

140 El artículo 110 de la LS estatuye: "*La garantía del asegurador comprende ...b) El pago de las costas de la defensa en el proceso penal cuando el asegurador asuma esa defensa*". De donde se colige que el asegurador en principio, no debería las costas de la defensa en el proceso penal, salvo condición particular que así lo establezca. Empero, para evitar confusiones, es necesario referir que el asegurador no asume la obligación de afrontar la defensa penal en el proceso homónimo, pero sí la defensa civil en éste proceso. Así, si la víctima encauza su acción civil en el proceso penal y se constituye en parte civil damnificada a fin de procurar la reparación de los perjuicios sufridos a raíz del accidente, el asegurador deberá como norma general los gastos y costas judiciales para resistir la pretensión de aquél, conforme al inciso a) del artículo en comentario. Ahora bien, la defensa del asegurado en el proceso penal constituye para el asegurador un imperativo de su propio interés, en la medida en que las actuaciones penales revisten una extraordinaria importancia en el consecuente proceso civil de daños y perjuicios, y es el sumario criminal en la generalidad de los casos, su prueba medular.

riesgo asegurable y consecuentemente no puede ser objeto del contrato de seguro, por el carácter estrictamente personal de la pena, aunque consista simplemente en el pago de una multa o suma de dinero (art. 112 LS).

(ii) Tomador: la obligación más importante del tomador es el pago del premio (prima pura más intereses)[141] según se desprende del art. 1 de la LS, ello sin perjuicio de la plétora de cargas[142] de diligencia, de conducta, de transmisión, de

---

141 "*La prima es el precio del seguro, la remuneración del asegurador por las obligaciones que asume; es decir, la contraprestación del asegurado. Se halla en rigurosa correlación con el riesgo, correlación que aparece en toda su importancia al tiempo del siniestro*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., págs. 436 y 437.

142 "*La carga es una conducta de realización facultativa establecida en el propio interés del asegurado, y de cuya inobservancia resulta, bajo ciertos presupuestos, el decaimiento del derecho*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993, pág. 71. "*Las cargas son los presupuestos para el nacimiento, la duración o el ejercicio de los derechos, considerados en relación a la posibilidad del asegurado de ponerlos en vigor; posibilidad que no es un deber, porque falta a este propósito un imperativo de la ley, la cual hace depender solamente de la conducta del sujeto el nacimiento, la duración o la existencia de un derecho, consecuencia ésta que no tiene el carácter de sanción*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 141. "*La noción de carga o de deber –sistematizada por los procesalistas para la estructuración del proceso–, desarrollada con singular brillo por la doctrina germánica y difundida en nuestro país para el derecho privado especialmente por el estudio de la dogmática italiana, tiene notable importancia en la ejecución del contrato de seguro, ya que la conducta del asegurado respecto del asegurador se estructura con una serie de cargas legales y contractuales, que han recibido una normación específica en la ley 17.418. La ley 17.418 ha impuesto taxativamente al asegurado una serie de cargas o deberes de información (de agravación del riesgo, de ocurrencia del siniestro, etc.), de diligencia (de prevención del siniestro, de salvamento, etc.) de omisión (no agravar el estado del riesgo, v. g.), etc., necesarios para mantener el equilibrio económico de las prestaciones y asegurar una conducta leal, de buena fe de su parte. Este régimen ha sido completado con la disposición del art. 36, que fija normas genéricas a las que deben sujetarse las cargas contractuales (sólo modificable en favor del asegurado, art. 158)*". STIGLITZ, Rubén S.,

información y de omisión que pesan en su cabeza establecidas por la ley, la póliza o la voluntad de las partes[143].

Párrafo aparte merece la carga del asegurado de otorgar la dirección del proceso al asegurador que, expresamente contemplada en la póliza tipo, surge en forma implícita del art. 110 inc. a) de la LS, en cuanto permite al asegurador, a través del depósito de la suma asegurada y los gastos y costas devengados, dejar al asegurado la dirección exclusiva de la causa, a fin de liberarse de los costos causídicos futuros, generados luego del depósito. En rigor, constituye un imperativo del propio interés del asegurado permitir que el asegurador asuma la dirección de proceso impetrado por el tercero, mediante la suscripción por parte de aquél de un poder para el ejercicio de la representación judicial al abogado de indicación de éste último, y evitar la caducidad[144] de su derecho a la indemnidad, con el consiguiente perjuicio económico en su contra. Sin perjuicio de que la carga es establecida sólo en cabeza del asegurado, y

Cargas y caducidades en el Derecho de Seguros, Librería Jurídica, La Plata, 1973, prólogo de Isaac Haperín, págs. 9 y 10.

143 "*El contrato de seguros concentra en etapa de ejecución todo tipo de cargas de comportamiento. Y de su inobservancia devienen sanciones que, como la caducidad, importan para el asegurado, la pérdida de sus derechos. Ello significa que es tan trascendente destacar en las pólizas el texto donde se hallen contenidas las cargas, como que las mismas se hallen claramente expuestas*". STIGLITZ, Rubén S., *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1994, pág. 82.

144 Ni la LS, ni la póliza uniforme del seguro de responsabilidad civil obligatorio prevista por la Resolución Nº 22.058/92 de SSN, establecen una sanción específica para el incumplimiento de la carga de dirección del proceso. Por ello, se torna operativa el régimen de caducidad contemplado por el artículo 36 de la LS, que permite a las partes convenir la caducidad de los derechos del asegurado si el incumplimiento obedece a su culpa o negligencia y liberar al asegurador en la medida en que influyó en la extensión de la obligación asumida.

su infracción favorecería patrimonialmente al asegurador, quien eventualmente se encontraría exento de cumplir con la garantía prometida, existe un innegable interés de su parte en resistir la pretensión resarcitoria del damnificado o de sus derechohabientes, por encontrarse en óptimas condiciones económicas y jurídicas de conducir el proceso de daños y perjuicios, y fundamentalmente, porque la sentencia recaída, obviamente[145], hará cosa juzgada en su contra y le será ejecutable en la medida del seguro (art. 118, 3º párrafo, LS). Será quien en definitiva pague la indemnización.

(II) RIESGO CUBIERTO

Es propiamente el objeto contractual. Se emplea la locución para referir a la responsabilidad contemplada en el contrato. Comprende: (i) la extensión de la cobertura asegurativa, expresamente determinada en forma positiva (individualización) y negativa (delimitación) en la póliza; y (ii) los límites de cobertura, traducidos en montos máximos garantizados por el asegurador por acontecimientos y en montos mínimos a partir de los cuales otorga su protección[146].

---

145 Sin ingresar la polémico examen de la naturaleza jurídica de la institución, lo cierto en que el asegurador, de cualquier forma, deberá atender la indemnización del tercero.

146 En nuestro país la Resolución Nº 25.429/97 de SSN estableció en los contratos de seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores destinados al transporte público de pasajeros, una franquicia obligatoria como límite de cobertura en la suma de pesos cuarenta mil ($40.000). En un extenso y elogiable fallo plenario del 13 de diciembre de 2006, en autos caratulados "Obarrio, María Pía c/ Microómnibus Norte S.A. y otro s/ daños y perjuicios" y "Gauna, Agustín c/ La Economía Comercial S.A. de Seguros Generales y otro s/ daños y perjuicios", la Excma. Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, resolvió la inoponibidad al damnificado del límite establecido por la autoridad competente. Posi-

(III) HECHO ACAECIDO EN EL PLAZO CONVENIDO

Obedece a una limitación temporal de la ocurrencia del siniestro. A fin de otorgar cobertura el siniestro debe acaecer durante la vigencia del contrato[147]. A contramano de la tendencia aseguradora nacional e internacional, reglamenta, como se expresó, solamente los seguros en base a ocurrencias[148], circunstancia que demuestra un vestigio de la vetustez de la norma y su inminente necesidad de reforma.

---

ción encontrada con nuestra Corte federal, para quien la franquicia es, según criterio continuamente ratificado, oponible a la víctima. No debería una resolución de la autoridad administrativa (en el caso SSN) modificar una norma de orden público incluida en ley nacional, so pretexto de inconstitucionalidad por vulneración de la prelación de las fuentes legales.

147 *"...si bien el artículo en cuestión refiere a la responsabilidad en que incurra el asegurado "a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido", de la misma forma en que se puede limitar la extensión de la responsabilidad del asegurador y se pueden cubrir las responsabilidades extracontractuales, no se ve que haya ningún inconveniente legal en que las partes también puedan modificar esta previsión cubriendo, por ejemplo, hechos ocurridos antes de la vigencia de la cobertura* [en conformidad art. 3, 2º párr. LS: *"Si se acuerda que comprende un período anterior a su celebración..."*] *o limitando el amparo asegurativo a reclamos formulados durante tal vigencia"*. LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Seguros de responsabilidad civil bajo condiciones "claims made"*, rev. cit., pág. 110.

148 *"La realidad de nuestro actual mercado de seguros, al igual que la de los mercados aseguradores y reaseguradores internacionales, nos ha demostrado que existen otras formas asegurativas de la responsabilidad civil que son pacífica y universalmente utilizadas para cubrir determinados tipos de riesgos, de características particulares, como ocurre con las coberturas de "reembolsos" y con las de base "reclamos" o "Claims Made". Las coberturas de "reembolsos" son utilizadas, por ejemplo, en toda la actividad marítima para cubrir, en forma integral, la responsabilidad de los propietarios o armadores de buques resultante de su operación a todo lo largo de los mares del mundo –daños a la carga, lesiones y muerte de pasajeros, accidentes de trabajo, daños a muelles, repatriación de tripulantes, contaminación, etc.–. Lo mismo ocurre con las coberturas de base "reclamos" o "Claims Made" que también son utilizadas, pacífica e internacionalmente, para cubrir determinadas responsabilidades civiles como, por*

(IV) NECESARIA INTERVENCIÓN DE UN TERCERO

Sin perjuicio de que la víctima no es parte en el contrato de seguro[149], celebrado entre tomador y asegurador, deviene esencial su participación a fin de cumplir la condición a la cual el último supedita el nacimiento de la obligación de indemnidad.

---

ejemplo, las de mala praxis profesionales, las derivadas de productos, de contaminación, etc. –excluído los seguros obligatorios–. LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Ley de seguros – comentada y anotada*, La Ley, Buenos Aires, 2007, pág. 485 y nota.

149 "*De la propia definición del instituto (art. 109, L.S.), la figura del tercero aparece pero como acreedor del asegurado de un débito de responsabilidad civil. El tercero damnificado no ostenta condición de acreedor del asegurador, ni la de beneficiario de un contrato o estipulación celebrado en su favor*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., págs. 28 y 29.

La doctrina modera en la materia arguye el carácter de consumidor de seguro no sólo al asegurado, sino fundamentalmente a la víctima. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 25. La víctima asume un carácter central e integra la estructura de la relación de consumo. En este orden se ideas se afirma que... "*Hay un conjunto inescindible socio económico y jurídico de elementos (tomador, asegurado, dañado, damnificado, compañías de seguro, etc.) que posee una lógica de interacción y reproducción que lo convierte en un sistema de conexidades denominado precisamente por la Constitución Nacional en el art. 42 como "relaciones de consumo" (desde la genética, es decir es anterior al siniestro). De tal forma, entonces, es que no hay un contrato de seguro (aseguradora – tomador); hay una nueva estructura sistémica que se denomina relaciones de consumo y en donde las interrelaciones permiten considerarse como propias y no como ajenas (muta el principio de los arts. 1195 y 1199 del Cód. Civil, desde la barrera de los contratos en cuanto a los efectos a terceros, a la conjunción de efectos, porque ya no hay más terceros, son todos partes propias en el sistema)*. GHERSI, Carlos A. – WEINGARTEN, Celia, *Plenario de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil. La franquicia en los contratos de seguro del transporte público: La importancia del Plenario y lo que falta decidir*, "Revista Nova Tesis", marzo de 2007, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario, págs. 178 y 179.

Es dable destacar que la fuente de la acreencia del tercero[150] puede ser contractual o extracontracual (transportado o no).

La LS otorga privilegio al crédito del damnificado (art. 118, 1º párr., LS) y la facultad de citar en garantía al asegurador (art. 118, 2º párr., LS). *"Si bien la naturaleza de la cobertura es la protección del patrimonio del civilmente responsable, por cuenta y a favor de quien se ha contratado el seguro, el destino de la prestación del asegurador es la víctima, asignándole medios para proteger adecuadamente sus derechos y percibir integralmente la indemnización"*[151]. El tercero damnificado no adquiere por la existencia del contrato un derecho autónomo respecto del asegurador; tiene solamente a raíz del hecho lesivo del que ha sido víctima, un derecho –crédito privilegiado– al resarcimiento frente al asegurador, sobre la suma debida por éste[152].

---

150 *"El término tercero nos da la idea de una deuda proveniente de una relación no contractual, ya que en un contrato la otra parte no es tercero sino la "parte contratante", en consecuencia el artículo 109 estaría previendo solamente el seguro de responsabilidad civil extracontractual y no contractual. [...] si bien el artículo 109 establece que lo que se cubre es lo que el asegurado deba a un tercero, la doctrina y la jurisprudencia han considerado acertadamente que la normativa del artículo y de los subsiguientes, se aplica no sólo a los reclamos por responsabilidad civil extracontractual, sino también a los fundados en responsabilidad civil contractual"*. LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Seguros de responsabilidad civil bajo condiciones "claims made"*, rev. cit., nota pág. 108 y pág. 110.

151 ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 18.

152 Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 400. La sección XI del Bloque Legal, que regla el seguro de responsabilidad civil, refiere a la víctima en escasas oportunidades, sólo el art. 118 1º y 2º párrafo le otorga prerrogativas. Los arts. 109, 110 y 111 emplean el término tercero, pero en forma refleja, siempre para referir obligaciones ligadas al asegurador. Los arts. 118 y 119 utilizan el vocablo damnificado. Merece destacarse sólo el primero de ellos, por el privile-

5.2. ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DEL CONTRATO

Son elementos esenciales, constitutivos o estructurales del contrato de seguro y resultan indispensables para la configuración jurídica de la relación asegurativa: (I) el consentimiento o acuerdo de voluntades de los sujetos, tomador y asegurador; (II) el riesgo asegurado u objeto; y (III) el interés asegurable o causa. La falta de cualquiera de ellos impide su validez[153].

Según lo normado por el art. 2 de la LS, el contrato de seguros puede tener por objeto toda clase de riesgos, siempre y cuando exista un interés asegurable al momento de su celebración. Está precisado en los seguros de daños patrimoniales por el art. 60 de la LS, que establece que puede serlo cualquier riesgo siempre y cuando exista interés económico lícito de que un siniestro no ocurra. Es dable identificar en ambas normas, a dos de los elementos esenciales del contrato entrelazados: el objeto y el interés asegurable[154].

---

gio que concede a la víctima sobre la suma asegurada y la posibilidad de citar en garantía al asegurador. En rigor se trata de una verdadera acción, entendida en los términos del Prof. Dr. Adolfo Alvarado Velloso como la única instancia necesariamente bilateral.

153 Cfr. STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, t. I, 4ª ed. actualizada y ampliada, La Ley, Buenos Aires, 2004, pág. 203. El asegurador debe necesariamente organizarse a través de una empresa para la explotación del seguro, que se concertará en masa con una conjunto o mutualidad de asegurados –no adquiere el carácter de seguro el contrato celebrado con un particular que no integre una unión de asegurados o comunidad de riesgos–, y será controlado en su equilibrio y legalidad por un órgano estatal.

154 "*Aunque hay una íntima relación entre riesgo, interés asegurado y el bien en cuestión, debe establecerse claramente la diferencia conceptual existente. El interés es una relación lícita de naturaleza económica respecto de un bien determinado. Cuando este bien se halla afectado por un riesgo que puede dañarlo,*

(I) CONSENTIMIENTO

Partiendo de la premisa de su género, el seguro requiere para su formalización de la suma de voluntades de dos sujetos: tomador y asegurador, con posiciones, particularidades y poderes harto disímiles. Es caracterizado por antonomasia como "él" contrato por adhesión, que por sus características típicas se concreta en masa[155], y en virtud del cual el tomador ofrece al asegurador contratar, por intermedio de una propuesta confeccionada por el último, y someterse a condiciones predispuestas unilateralmente. La aceptación del asegurador lo perfecciona. Adviértase que en la práctica es el asegurador quien persigue, por obvias razones económicas[156], y procura mediante sus producto-

se dice que el interés es asegurable". MEILIJ, Gustavo R., *Manual de seguros*, 2ª ed. actualizada, Depalma, Buenos Aires, 1994, pág. 7.

155 "*...el contrato de seguro se escapa de las características propias de los "contratos singulares", para insertarse como una de las especies de los negocios jurídicos concertados en masa, atento a que ya no se lo concibe sin la intervención de un sujeto, el asegurador, titular de una empresa constituida a propósito, con caracteres de profesionalidad para la asunción (lato sensu) en masa de los riesgos y la sucesiva repartición, dilución o atomización de ellos. [...] el contratante individual se va diluyendo a través de un proceso de despersonalización en el inmenso número de negocios jurídicos de igual tipo celebrados por la empresa aseguradora, a punto tal que el contrato concluido con el asegurado (rectius: tomador) se injerta dentro de una cadena de relaciones similares junto a muchas otras, que en su integridad forman un conglomerado en virtud del cual la entidad aseguradora logra constituir el basamento técnico de su industria (lato sensu), la cual transforma el alea individual de cada negocio jurídico en una operación que en su conjunto está matemáticamente calculada por aplicación de la estadística, la ley de los grandes números, las tablas de mortalidad, etc., alcanzando por intermedio de estos dispositivos y de otros como el coseguro y el reaseguro, la "desarticulación" de los riesgos de cada contrato, con características típicamente aleatorias en el caso singular*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, ob. cit., págs. 1109 y 1110.

156 El contrato de seguro es un típico acto de comercio, subsumido en la categoría de los declarados mercantiles por expresa disposición de la

res, agentes o intermediarios, la celebración del contrato e invita al tomador a formular la propuesta. Su concreción se traduce en la oferta y la aceptación perfecciona la convención.

Por las peculiaridades propias de su funcionamiento, la calidad de tomador puede ser revestida por cualquier persona –física o jurídica–, empero el carácter de asegurador es propio de determinados sujetos de derecho[157], que deben organizarse necesariamente a través de una empresa[158], con conocimientos de principios técnicos fundamentales que hacen viable y eficaz el sistema asegurativo.

---

ley –y sujeto a la ley comercial en lo que no sea regulado por la ley específica– debido a que las operaciones de seguros son calificadas como actos de comercio (art. 8, inc. 6 Cód. Com), sin perjuicio de que uno de los contratantes reviste la calidad de comerciante (art. 7 Cód. Com.), y gozando de capacidad legal para contratar, ejerce por cuenta propia actos de comercio de manera habitual y profesional (art. 1 Cód. Com.).

157 La explotación técnica del seguro requiere que el asegurador sea una empresa con una organización jurídica determinada, para garantizar permanencia, capacitación económica, financiera y técnica, la cual es permanentemente controlada –o al menos debería serlo– por un organismo del estado. En nuestro país la Ley de los Aseguradores y su Control Nº 20.091, enumera taxativamente en el art. 2 quienes pueden ostentar la calidad de asegurador y realizar operaciones de seguros, a saber: (a) las sociedades anónimas, cooperativas y de seguros mutuos; (b) las sucursales o agencias de sociedades extranjeras de los tipos indicados en el inciso anterior; y (c) Los organismos y entes oficiales o mixtos, nacionales, provinciales o municipales. Para poder operar requieren allende de una forma jurídica determinada la autorización expedida por la autoridad de control.

158 "*La empresa de seguro es aquella que asumiendo profesionalmente riesgos ajenos, reúne con las contribuciones de los asegurados, el fondo dinerario capaz de proporcionar las sumas prometidas a esos mismos asegurados al verificarse los riesgos previstos en el contrato, utilizando para ello los medios y resortes de la técnica del seguro*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, ob. cit., pág. 1128.

(II) RIESGO

a) El riesgo[159] es esencial para la existencia de la operación aseguradora y debe estar determinado concreta y específicamente para medir su naturaleza y alcance en el preciso momento de la celebración del contrato[160].

b) El vocablo riesgo, definido como eventual siniestro[161], lleva implícita la idea de posibilidad de acaecimiento o

---

159 *"Riesgo, es la eventualidad de verificarse un acontecimiento incierto. El riesgo asegurable es, pues, la eventualidad que llegue a verificarse el acontecimiento incierto previsto en el contrato de seguro: un acontecimiento susceptible de ocasionar un daño… una consecuencia económicamente desventajosa cuya realización ha de obligar al asegurador a cumplir su prestación indemnizatoria […]. En estos términos, el riesgo es el objeto del contrato de seguro"*. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991, pág. 207. "*Se habla de riesgo en el sentido de la posibilidad de que se produzca el siniestro, cuando se nos pregunta si un riesgo es asegurable. Se habla de él contemplando la probabilidad de que se produzca, y tal es el punto de vista que toma en cuenta el asegurador cuando calcula la prima, y el asegurado cuando considera la oportunidad de asegurarse*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 16. La expresión no obstante estar referida siempre al siniestro, de ninguna manera puede reducirse a éste último. Tampoco puede identificarse con el concepto de estado del riesgo, que la doctrina alemana distinguió. Estado del riesgo es... "*el conjunto de las circunstancias de hecho, subsistentes en un determinado momento histórico, considerado en relación con probabilidad de que, dado ese conjunto de hecho, se produzca el siniestro*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 17.

160 "C.Com., Sala A, 13 de octubre de 1979", ED, 86-353. "*...ningún seguro de la responsabilidad civil puede comprender toda responsabilidad civil en la que pueda incurrir el asegurado. De ahí que nuestro ramo se subdivida en diversas especies en las cuales la responsabilidad asegurada se precisa y describe ulteriormente. El procedimiento lógico de determinación, no es distinto del que sirva al legislador para determinar los supuestos de hecho de la norma*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 94.

161 "*...el riesgo es el punto de vista en el cual espontáneamente hay que situarse cuando se considera el contrato de seguro de modo general, contemplando todas sus fases y preferentemente la que precede al siniestro. Efectivamente, en*

producción de un hecho incierto de consecuencias económicas negativas, normalmente futuro (pues son perfectamente viables los seguros retroactivos, al extremo de ser consagrados por el art. 3, 2º párrafo de la LS).

c) La expresión "seguro de responsabilidad civil" designa el ramo que garantiza al asegurado de las consecuencias de las deudas de responsabilidad[162]. Ergo, riesgo asegurado es aquel que surge de un débito de responsabilidad.

d) El problema de la responsabilidad civil[163], presupone el sometimiento de todos los sujetos al orden jurídico. Ello implica el deber de cumplir las normas generales –el *alterum non laedere*[164] sustenta el ámbito extracontractual[165]– (y

---

esta primera fase, en que aparece eventual el siniestro, a su designación conviene bien el concepto de riesgo que es justamente el de siniestro eventual". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 93.

162 Cfme. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 83.

163 La responsabilidad civil... "*Es la obligación de reparar por sí o por otro un daño causado ilícitamente en la persona o en el patrimonio de un tercero*". SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1969, pág. 243. A su turno, toda responsabilidad civil es asegurable, ya sea que nazca de un acto u omisión atinente a las obligaciones de un contrato (contractual) o bien de obligaciones que se generan por razones de convivencia social y por prescripción de la ley, independientemente de cualquier vínculo preexistente entre la víctima y el responsable (extracontractual). Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 399 y 400.

164 El principio de no dañar se encuentra establecido implícitamente en el art. 19 de la Constitución nacional, según lo refirió nuestro Máximo Tribunal Judicial en los autos "Santa Coloma, Luis I. y otros c/ Ferrocarriles Argentinos" y "Gunther, Fernando Raúl c/ Nación Argentina", fallados el 5 de julio 1986 y el 5 de agosto de 1986, respectivamente.

165 "*La vida en sociedad requiere casi como condición que sus integrantes cumplan con el deber moral de no dañar a otro. Es decir que el clásico "alterum non laedere" se aplica independientemente de que se hubieran establecido pau-*

las emanadas de la autonomía de la voluntad de las partes en el ámbito contractual), debido a que su inobservancia origina daño a otro y acarrea el deber de reparar[166].

e) El seguro de responsabilidad civil es un seguro de daño indirecto y se distingue de todos los seguros que cubren al asegurado, en su persona y bienes, de daños directos. El riesgo está representado por la aparición de una deuda y amenaza siempre el patrimonio, en sentido económico, gravite sobre elementos determinados o no, porque siempre existe daño cuando se produce una alteración de la relación preexistente entre exigencias y medios de satisfacción, es decir, en forma negativa a la situación patrimonial, que se puede manifestar como una disminución de los bienes del activo o como un aumento del pasivo[167].

---

tas normativas específicas que regularan ese tipo de conducta humana, por una condición de derecho natural, cual es el mencionado deber moral de no causar daño a otro [...]. El quebrantamiento de aquel deber moral y legal de no dañar a otro y que genera la necesidad de reparar el daño sufrido por un tercero ocasiona la responsabilidad extracontractual de quien tuviera cierta relación con la producción del daño, siempre que la misma encuadrara en alguno de los factores de atribución previstos por el ordenamiento legal". BULLÓ, Emilio H., *El Derecho de Seguros y de otros negocios vinculados*, t. II, Ábaco, Buenos Aires, 2001, nota págs. 284 a 286.

166 Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 209. "*Ambas* [responsabilidad civil contractual y extracontractual] *presuponen la violación de normas preexistentes, aunque de diferente naturaleza. Los efectos son los mismos; el autor deberá reparar el daño ocasionado con su conducta contraria a derecho*". SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., pág. 244. "*La responsabilidad civil engloba todos los comportamientos ilícitos que, por causar daños de terceras personas, hacen que quien los ha ocasionado tenga la obligación de indemnizar*". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL-2004-E, pág. 1460.

167 Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 400 y 401. "*En el seguro de responsabilidad civil, el daño se*

f) En el seguro de responsabilidad civil automotor lo que se cubre no son las cosas[168], a pesar de que por costumbre o por comodidad se hable de "cosa asegurada", porque se identifica a la máquina riesgosa, se encuentra determinado el vehículo que debe provocar el siniestro, sino que el amparo está referido al interés que el asegurado tiene sobre ellas. Así, el objeto del contrato de seguro es la cobertura del interés económico amenazado por un riesgo[169].

Afirma MORANDI que el riesgo asegurado en esta especie de seguro, es la responsabilidad "civil"[170], esto es, la obli-

---

representa en la alteración en sentido negativo de la situación patrimonial o por la disminución del patrimonio, que puede consistir en una disminución del activo o en un aumento del pasivo". "Seguros Bernardino Rivadavia Cooperativa Limitada c/ Rosini, Daniel y otro", fallado el 17 de marzo de 1998 por la sala B, CNCom., y publicado en JA, 2000-II-síntesis.

168 "*Decir que el objeto del seguro es la "cosa asegurada" no es técnicamente lo correcto. La cosa asegurada es, ciertamente, la materialidad física y concreta que puede ser afectada por el siniestro y resultar dañada, pero no configura el objeto del seguro, constituido en realidad por el riesgo, esto es, el posible peligro que, según el curso natural de los eventos, puede afectar a un ente respecto del cual el asegurado tiene interés. El riesgo se incorpora, la más de las veces, en la materialidad de la cosa a la que se refiere el seguro, de manera que ésta aparece en sustancia como el objeto del seguro, lo que acontece especialmente en materia de seguros contra daños, pero, en su verdadera esencia [ese riesgo] es un elemento abstracto que refleja la probabilidad del siniestro*". PIPIA, Humberto, *Trattato de diritto commerciale*, t. IV, Torino, 1917, pág. 734. Cit. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., nota pág. 60.

169 Cfme. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., págs. 59 y 60.

170 "*Responsabilidad civil significa obligación de indemnizar un perjuicio económico. Pueden ser varias las causas de surgimiento de este perjuicio con responsabilidad para quien lo haya provocado, ocasionado o consentido su determinación. Nuestro Derecho* [en relación al alemán, que presenta en este aspecto identidad con el nacional] *conoce en términos generales tres orígenes de la responsabilidad civil, que son el contrato, las acciones u omisiones*

gación que tiene por objeto una prestación de resarcimiento del daño ocasionado al damnificado por un hecho ilícito del asegurado[171]. El asegurador garantiza al asegurado que su patrimonio no sufrirá desmedro a raíz de la ejecución u omisión de un hecho que implique infracción de un deber jurídico, ocasione daño a terceros y comprometa su responsabilidad civil, o lo que es lo mismo, origine una deuda resarcitoria[172].

STIGLITZ refiere que en el seguro de responsabilidad civil el riesgo asegurado es la eventualidad del nacimiento de una deuda de responsabilidad, que constriñe a un sujeto a pagar el daño causado a otro en virtud a la violación de un deber jurídico preexistente. El obligado frente a un deber jurídico, que contrata un seguro de responsabilidad civil cubre la eventualidad del nacimiento de una deuda resarcitoria que derivaría de su incumplimiento. Acaecido el siniestro y consecuentemente originada la deuda resarcitoria, encontrará en el contrato de seguro, la garantía de su indemnidad patrimonial[173].

---

ilícitas y la ley". HERRMANNSDORFER, Fritz, *Seguros privados*, ob. cit., pág. 196.

171 MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 399.

172 "*El asegurador tutela o garantiza al asegurado que su patrimonio no sufrirá menoscabo o disminución por cuanto deba pagar a un tercero por haber ejecutado o cometido un hecho que comprometa su responsabilidad. Si el asegurado comete el hecho ilícito y como resultado de él le son imputadas sus consecuencias, deberá resarcir al tercero damnificado el daño ocasionado. Este daño se resarce con bienes del patrimonio del asegurado y el asegurador tutela ese patrimonio. Para evitar el menoscabo al patrimonio del asegurado, el asegurador deberá indemnizar él al tercero*". SOLER ALEU, Amadeo, *Seguro de automotores*, Astrea, Buenos Aires, 1978, pág. 40.

173 Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 208 a 210. "*El riesgo asegurado en el contrato de seguro contra la responsabilidad civil consiste, en la responsabilidad*

El instrumento probatorio por excelencia del contrato de seguro, la póliza, establece las condiciones generales de contratación, y subdivide el clausulado en diversos capítulos de acuerdo al objeto asegurado. Así, el capítulo "A" contempla la responsabilidad civil hacia terceros y la cláusula Nº 2 delimita el riesgo cubierto[174]. Merece destacarse

civil extracontractual, en que incurra el asegurado y que, por efecto automático, provoca una disminución potencial en su patrimonio cuya integridad garantiza el asegurador mediante el resarcimiento del daño contra el pago de una prima". Cfr. STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, t. I, ob. cit., pág. 204.

174 Capítulo A: Responsabilidad civil hacia terceros / Cláusula Nº 2: Riesgo cubierto: El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado y/o persona que con su autorización conduzca el vehículo objeto del seguro (el conductor) por cuanto deban a terceros como consecuencia de daños causados por ese vehículo o por la carga que transporte en condiciones reglamentarias por hechos acaecidos durante el plazo convenido, en razón de la responsabilidad civil que pueda resultar a cargo de ellos.

El asegurador asume esta obligación únicamente a favor del asegurado y del conductor hasta la suma máxima por acontecimiento, establecida en condiciones particulares por daños corporales a personas (trasportadas o no) y/o por daños materiales sin que los mismos puedan ser excedidos por el conjunto de indemnizaciones que provengan de un mismo hecho generador.

Se entiende por acontecimiento todo evento que pueda ocasionar uno o más reclamos producto de un mismo hecho generador. Si existe pluralidad de damnificados, la indemnización se distribuirá a prorrata.

La extensión de la cobertura al conductor, queda condicionada a que éste cumpla las cargas y se someta a las cláusulas de la presente póliza y de la ley, como el mismo asegurado al cual se lo asimila. En adelante, la mención del asegurado comprende en su caso, al conductor.

Condiciones generales de la póliza del seguro de responsabilidad civil automotor en el mercado argentino conforme Resolución Nº 17.878/84 con las modificaciones introducidas por la Resolución Nº 17.954/84, analizadas por MEILIJ, Gustavo R., *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*, ob. cit. págs 257 y 258; SOLER ALEU, *Seguro de automotores*,

en la especie asegurativa que el estado de riesgo o conjunto de circunstancias de hecho existentes en un momento histórico, considerado en relación a la probabilidad de que el siniestro se produzca, sufre alteraciones durante la vigencia del contrato, que son previstas por el asegurador al analizar las situaciones de hecho que constituyen los presupuestos técnicos para calcular el premio, y salvo extremo de anormalidad, integra el objeto asegurado[175].

(III) INTERÉS ASEGURABLE

"En el seguro de responsabilidad civil, es fácil advertir la existencia de un interés económico "directo" del sujeto respecto de su "situación patrimonial", que coincide "indirectamente" con el interés económico del tercero sobre el bien cuyo daño origina la reparación respectiva. Nada obsta a la existencia de este interés el hecho que esté "indeterminado" al momento de la conclusión del contrato, porque es sabido que existen numerosos casos en los que

---

ob. cit., págs. 40 y 41; BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 377 y ss.

175 *"En el seguro de responsabilidad civil es necesario tener en cuenta que el riesgo cambia y se transforma, y que el asegurador conoce y prevé estos cambios al momento de contratar; por lo cual en esta rama, la norma se entiende en el sentido de que no se deben producir variaciones anormales no genéricamente previsibles al momento de celebrar el contrato, sean acciones u omisiones (por ejemplo, en materia de responsabilidad por automotores, aplicación de un compresor que aumenta la potencia de la máquina; negligencia anormal en el cuidado de los frenos)"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición critica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 486. *"El estado del riesgo sufre variaciones más o menos sensibles durante el tiempo del seguro, según la naturaleza del mismo; modificaciones que deben ser tenidas en cuenta para establecer hasta qué punto son compatibles con la validez del contrato, teniendo presente el concepto de su normalidad. Las variaciones normales, es decir, previsibles y calculadas por el asegurador, no invalidan el contrato, aun cuando deriven de la culpa del asegurado"*. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 136.

los elementos esenciales del contrato de seguro permanecen ignorados al momento de su "celebración". Tal sucede con el asegurado interesado, v. gr., en el seguro por cuenta ajena de tercero indeterminado y en el seguro por cuenta de quien corresponda, y con el "riesgo", en el seguro de abono"[176].

"El interés asegurable[177] *es la relación económica existente entre un sujeto y un bien que se pretende proteger por un contrato de seguro, en condiciones de celebrarse, en tanto esa relación esté amenazada por un riesgo"*[178]. *"Consiste en la voluntad de querer conservar indemne un valor incorporado a una relación jurídica de contenido económico que vincula a un sujeto con un objeto; en concreto, en la voluntad de conservar un valor incorporado a un derecho subjetivo"*[179]. Se trata de de un concepto económico y no jurídico, no definido por la LS, aunque referido en reiterados artículos. Es un presupuesto o elemento esencial del contrato de seguro[180] (al igual que el riesgo), indispensable en el seguro de daños[181], por constituir su objeto, para

176 MORANDI, Juan Carlos Félix, *Estudios de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 401 y 402.

177 El derogado art. 495 del Cód. de Com. disponía que la ausencia de interés asegurable causaba la nulidad del contrato. Sin perjuicio de que la LS no contiene una disposición de ese tenor, por ser aquél el objeto del contrato, su ausencia, en virtud a lo reglado por los arts. 953 y 1168 del CC, lo convierte lisa y llanamente en nulo.

178 ROITMAN, Horacio, *El interés asegurable*, LL, 143-1125.

179 SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., pág. 46.

180 DONATI, Antígono, *Trattato del Diritto delle Assicurazioni Private*, t. II, Giuffrè, Milano, 1952, pág. 188. Cit. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 79.

181 GARRIGUES, J., *Alcune idei sull interesse nel assicurazione contro i danni*, en Riv. Assicurazioni, 1970, fascículos 3-4, año XXXVII, pág. 327. Cit. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 79.

legitimar el contrato e impedir que degenere en una apuesta, y por ser la medida de la indemnización.

El art. 1 de la LS establece que el contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley. La norma refiere a la posibilidad material de asegurar todo tipo de riesgo, independientemente de la conveniencia técnica, que a su turno será evaluada por el asegurador. Para el nacimiento del contrato debe inexorablemente coexistir un interés asegurable amenazado por un riesgo.

El interés asegurable está constituido por uno de los atributos de la personalidad humana: el patrimonio. Corolario es la imposibilidad de determinar el siniestro con relación a una cosa o bien específico. En el seguro de responsabilidad civil consiste en mantener indemne el patrimonio del asegurado, por el eventual nacimiento de una deuda de responsabilidad. Consecuentemente, el titular del interés asegurable, será en primera instancia el propietario del vehículo, es decir quien tenga inscripto el automóvil en alguno de los Registros Nacionales de Propiedad Automotor existentes en las provincias de nuestro país. Allende, pueden ser titulares, las personas que obtengan la guarda material del automotor a través de cualquier medio, sin interesar la licitud o ilicitud de la adquisición[182]. El contrato de seguro

182 "*El origen ilícito de la tenencia o posesión del asegurado no impide, a nuestro juicio, que puede considerarse lícito el interés asegurable en este caso, toda vez que la licitud o ilicitud del interés se establece en razón del propósito perseguido al contratar el seguro, y si ese fin no es otro que el de mantener indemne su patrimonio por el eventual daño que el uso del automotor pueda causar a terceros, no creemos que pueda ponerse en duda su conciliación con lo que dispone el ordenamiento normativo*". BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 50 y 51. "*Todo riesgo que amenace a un interés es asegurable, aunque la relación jurídica entre la persona asegurada y el bien sobre el cual reposa el interés no resulte siempre ser la correspondiente al derecho de propiedad, ya que puede asegurarse el interés del*

de responsabilidad civil celebrado por cuenta propia, donde la apropiación del automóvil se produjo mediante apoderamiento ilegítimo con o sin fuerza en las cosas y/o personas, es absolutamente lícito desde que la finalidad pretendida –asegurar el patrimonio y la integridad psicofísica de terceros– es legal[183].

5.3. SINIESTRO

En el seguro de responsabilidad civil, el siniestro consiste en el surgimiento de una deuda de responsabilidad a cargo del asegurado[184]. El nacimiento *per se* de la deuda de responsabilidad en cabeza del asegurado, no se traduce en cumplimiento de la indemnidad prometida por el asegu-

usuario, tenedor, usufructuario, etc.". MEILIJ, Gustavo R., *Manual de seguros*, ob. cit., pág. 7.

183 El maestro BREBBIA es uno de los acérrimos defensores de la tesis que sostiene que la finalidad principal del seguro de responsabilidad civil es mantener indemne el patrimonio del asegurado. Refiere a la licitud del interés asegurable y del contrato de seguro de responsabilidad civil automotor, aún en supuesto de ilicitud de la adquisición, debido a la excelsa finalidad de mantener indemne el patrimonio por los perjuicios ocasionales que pudiera causar a terceros por la utilización del vehículo. Empero, deja entrever la función social que cumple el seguro de responsabilidad civil automotor al establecer que es lícito el interés asegurable independientemente de la licitud de la adquisición del automóvil, en el decir del profesor: "*La solución contraria, que conduciría a la invalidez del contrato, dejaría desprovistos de protección los eventuales legítimos intereses de los terceros afectados por la circulación del automotor, y también, los del propietario del vehículo, quien eventualmente tendría que responder ante las víctimas por las consecuencias del accidente si no pudiera probar la causal de cesación de la responsabilidad establecida en el art. 1113, párr. 3º, del Código Civil*". BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 51.

184 Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 98.

rador. Ocurrido el evento previsto en el contrato, deviene fundamental estudiar su causa –el suceso que lo originó–, y la relación de causalidad entre la actividad asegurada y el siniestro, a fin determinar sin en el caso se gozará de cobertura asegurativa.

El siniestro se presenta en esta rama como un fenómeno complejo[185], con características particulares, disímiles a los restantes seguros de daños, principalmente por la dificultad de individualizar el momento exacto de su producción, integrado por una serie de sucesos y de lenta determinación[186]. En doctrina es tradicional la discusión respecto al hecho que constituye el siniestro en el seguro de marras. Así, varias tesis precisan el momento configurativo, a saber: (i) cuando el asegurado indemniza el daño a la víctima, pues recién ahí se consolida el perjuicio en su patrimo-

185 "*El siniestro, en el seguro de la responsabilidad civil, es un tema que sigue siendo materia de debate, circunstancia que obedece, a nuestro juicio, a la peculiar característica de esta especie asegurativa, que escapa a los moldes propios de los demás seguros de daños. En efecto, a diferencia de lo que acontece con las demás coberturas de seguros patrimoniales, que actúan a posteriori, indemnizando los daños causados por el siniestro, el seguro de la responsabilidad civil actúa a priori, intentando evitar el daño concreto en el patrimonio del asegurado [...]. Este seguro cubre las consecuencias de responsabilidades, por lo cual el concepto de siniestro debe quedar vinculado conceptualmente al momento del nacimiento de la obligación de reparar los daños [...] desde el momento mismo del nacimiento de la deuda de reparar el daño que causó [...]*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 969 y 972. "*En el seguro de responsabilidad civil, si bien se lo incluye en la categoría de seguros de daños o de intereses, tiene características peculiares que lo diferencian de los demás y de dan fisonomía propia. La función de este seguro es anticiparse a la realización del daño en el patrimonio del asegurado e impedirlo*". FERNÁNDEZ REUTER, Raúl O., *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. 175.

186 Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 19 y 20.

nio; (ii) cuando se determina concretamente la suma adeudada por el perjuicio irrogado a la víctima, porque a partir de la liquidez recién la deuda es exigible; (iii) cuando el damnificado reclama el pago de los daños y perjuicios al asegurado (teoría del reclamo), ya que en ese momento nacería la necesidad del asegurado; y por último, (iv) la postura prevaleciente en jurisprudencia es la que refiere que el siniestro acaece cuando ocurre el hecho dañoso o evento previsto en el contrato durante el plazo convenido[187].

A los fines pragmáticos, la determinación del momento exacto en que acaece el siniestro, hecho generador o accidente, resulta trascendental para determinar las defensas que puede oponer el asegurador por incumplimientos de cargas al asegurado (v. gr. art. 115[188] LS), o a la víctima (art. 118, 3º párr. *in fine*[189]), que imposibilitan el progreso de la citación en garantía.

---

187 Cfr. MEILIJ, Gustavo R., *Seguros de la responsabilidad civil – manual operativo para aseguradores–*, General Re, Buenos Aires, Volumen 3, Buenos Aires, pág. 53. "*Hoy prácticamente hay pacífica coincidencia en admitir que cabe considerar como tal al hecho físico (accidente) previsto como riesgo cubierto, que origina la eventual responsabilidad del asegurado. Consideramos que esta es la postura correcta, ya que permite la concurrencia armónica de todos los institutos asegurativos que juegan en forma interrelacionada en estos casos: salvamento, cargas y oponibilidad de defensas al tercero*". MEILIJ, Gustavo R., *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*, ob. cit., págs. 258 y 259.

188 Artículo 115: "*El asegurado debe denunciar el hecho del que nace su eventual responsabilidad en el término de tres días de producido, si es conocido por él o debía conocerlo; o desde la reclamación del tercero, si antes no lo conocía. Dará noticia inmediata al asegurador cuando el tercero haga valer judicialmente su derecho*".

189 Impide al asegurador oponer al damnificado las defensas nacidas después del siniestro. A *contrario sensu interpretatio* posibilita las anteriores y las concomitantes.

5.4. FINALIDAD

La evolución del seguro de responsabilidad civil se divide en dos épocas netamente diferentes: una primera fase o etapa inicial, caracterizada por un marcado individualismo –egoísmo en la terminología del maestro italiano DONATI–, en donde la relación asegurativa tiene en mira el patrimonio individual del asegurado, y su preocupación radica especialmente en la relación de éste con el asegurador; y una segunda fase que enaltece el carácter social de la institución y otorga prioridad a la protección de la víctima[190].

Según el Prof. Dr. SOBRINO, hay dos orígenes del seguro: la montaña (seguro alpino) y el mar (seguro anglosajón). La diferencia no radica solamente en el lugar de nacimiento, sino fundamentalmente en las concepciones filosóficas y en las consecuencias prácticas. Resalta que existen distintas concepciones respecto a la finalidad del seguro que dependen del origen: el seguro anglosajón busca el lucro, mientras que el alpino fomenta la solidaridad[191].

La causa fin puede ser analizada desde dos perspectivas bien diferenciadas, a saber: (i) desde la órbita del tomador, quien procurará a través de la contratación "trasladar el riesgo" de sufrir un mal patrimonial, y pretenderá –como contraprestación al pago de la prima– que el asegurador tutele el interés amenazado por éste, en definitiva, lo asuma[192]. Materializado el riesgo se estará en presencia del

---

190 Cfme. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 52.

191 Cfme. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, ob.cit., págs. 21 y ss.

192 *"El fin perseguido con el seguro es la traslación de un riesgo a un tercero –el asegurador–, para que sus consecuencias eventuales graviten sobre éste, que las asume mediante el pago de una prima o cotización, siempre que exista interés asegurable (arts. 1 y 2, ley de seguros)"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO,

siniestro, y son sus consecuencias económicamente perniciosas las que quiere evitar; y (ii) desde la compañía de seguros, que como cualesquier empresa de naturaleza comercial, propenderá a maximizar sus beneficios o lucros[193].

Que la finalidad perseguida por el tomador sea individual y resida en resguardar su patrimonio, no empece el desarrollo de la función social[194] que ostenta la institución, consistente en proteger y reparar a las víctimas de los accidentes de tránsito. Una institución de carácter social no puede

---

Nicolás H., *Seguros. Exposición critica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 51; y HALPERÍN, Isaac, *Lecciones de seguros*, ob. cit., pág. 11. "*El fin del contrato de seguro lo constituye el traslado del riesgo que amenaza al interés asegurable, y que en virtud de la asunción del riesgo por el asegurador pasará a pender sobre éste. El traslado del riesgo no es material o físico sino jurídico. El riesgo siempre amenazará al interés asegurable, es decir, al valor incorporado a un derecho subjetivo, cuyo titular es el asegurado; pero por efecto del traslado del riesgo, las consecuencias en caso de que ocurra el evento previsto y asumido como riesgo, las soportará el asegurador dentro de los límites y condiciones del contrato. El traslado del riesgo puede ser total o puede ser parcial […]. El traslado del riesgo, como regla general es parcial. Esta parcialidad puede ser cualitativa o cuantitativa. Cualitativa, cuando el asegurador pacta expresamente qué riesgos asume y qué riesgos excluye. Cuantitativamente, cuando el valor asegurado no es coincidente con el valor asegurable; es decir, cuando el valor asegurado es inferior al valor asegurable* [supuesto de infraseguro]", SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., págs. 43 y 44.

193 "*La función teleológica del seguro (finalidad de la institución) y de la aseguradora (como agente económico-empresa, participando en el mercado) es la de sustituir al dañador responsable en el pago de la reparación económica (mantener indemne al asegurado), aun cuando esto está condicionado: 1) a la actuación del responsable; 2) a lo dispuesto por la ley 17.418 y los principios generales de derecho; y 3) a lo convenido o adherido contractualmente*". GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, ob. cit., pág. 229.

194 El seguro está llamado a cumplir una función social, en beneficio de los accidentados, de los asegurados y de la sociedad en su conjunto. Véase el desarrollo en extenso de la importancia del instituto en vinculación a ésta función, en el Capítulo III.

dejar sin respuestas y librado al azar el destino de los damnificados, por el objetivo pretendido por uno de los contratantes. Es así como nuestro país refleja normativamente en la actualidad ambas finalidades: la protección de las víctimas y el resguardo del asegurado[195].

195 "*El seguro* (de responsabilidad civil) *tiene una doble finalidad de solidaridad social. Por un lado, reparar integralmente a las víctimas; y por otro, preservar el patrimonio del condenado, evitando colocarlo en una eventual situación de penuria económica*". GHERSI, Carlos A. y WEINGARTEN, Celia (directores), *Código de Comercio y leyes complementarias*, t. III, *Ley de Seguros*, 1ª ed., Nova Tesis, Rosario, 2006, pág. 255.

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 eludir[198].

(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 social[199],

---

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 alpino[200]), 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 trabajo[201].

1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO: MODERNA ENDEMIA 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 teoréticamente 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 sociedad[203]. Definidos, por el art. 64 de la Ley Nacional de Tránsito Nº 24.449 (en adelante "LNT"), como todo hecho que produzca daño en las personas o cosas como consecuencia de la circulación[204], constituyen indiscutidamente una "endemia moderna", desconocida por nuestros antepasados[205], que

---

[203] El Prof. Dr. Sobrino, citando a Raúl E. Malimovca y Carlos A. Ghersi, concluye en que *"...las muertes y las lesiones por accidentes de tránsito son una de las mayores "epidemias" de nuestra sociedad "postmoderna"*. SOBRINO, 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 ex profeso 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 alarmantes[206].

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, Nº 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] f*allecidos 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 contigencias fue de alrededor del 4% del producto bruto interno, esto es, cuatro mil doscientos millones de dólares (U$S4.200.000.000). 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 XIX[207]. 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 /varios/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 Nº 692, del 27 de abril de 1992[210], impuso en su artículo 67[211] 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 automotores[212], con el palmario propósito de brindar reparación a los terceros, transportados o no, que sufran daños en su integridad psicofísica. El designio 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 1993[214], 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 Nº 21.999/92.

contratación del seguro de responsabilidad civil para el vehículo automotor[215].

La necesidad de su consagración[216], en aras al elevado interés social que representa, fue reiteradamente propuesta a través de diversos y encomiables proyectos[217] 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 Nº 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 Nº 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 medio[218] ni el modo[219] idóneo, lo cierto es que nuestro país cuenta desde 1993 con un seguro de responsabilidad civil de contratación obligatoria[220], 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 Nº 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 seguro[221]. La Superintendencia de Seguros de la Nación (en adelante "SSN"), organismo dependiente del Ministerio de Economía y de Producción de la Nación[222], en cumplimiento de la tarea encomendada y en ejercicio de su potestad reglamentaria delegada dictó, el 29 de diciembre de 1992 la Resolución Nº 21.999; que, vigente desde el 1 de febrero de 2003 (cfme. art. 3), establece de un modo uniforme las condiciones contractuales[223], 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, 1º 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 Nº 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 seguro[224] (cfme. art. 1), identificando los riesgos asegurables y pautando los límites mínimos de cobertura. Reflejó entre sus Considerandos[225] 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 permanente[226].

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 Nº 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 irrisorias[227].

---

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 Nº 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 Nº 22.058 mediante la cual predispuso las condiciones generales de contratación para uniformar el contenido de las pólizas[228]. Lamentablemente, para los intereses de las víctimas, desnaturalizó la Resolución Nº 21.999, que califica los límites de cobertura como mínimos (art. 1, inc. a), pues utilizó la predisposición contractual para transformar lo mínimo en máximo[229].

(III) LEY NACIONAL DE TRÁNSITO Nº 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 topes 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 práctica[230]– de contratar un seguro de responsabilidad civil automotor[231].

Su integración al sistema normativo derogó los mencionados decretos 692/92 y 2.254/92, y toda otra norma[232] 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 publica 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. 1[233] y 91 inc. 1[234] LNT). Al efecto, la generalidad de las provincias del país adhirieron a la LNT[235].

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 Nº 4.909/97; Corrientes: ley Nº 5.037/95; Chaco: ley Nº 4.150/95; Chubut: ley Nº 4.165/95; Entre Ríos: ley Nº 8.963/95; Formosa: ley Nº 1.150/95; Jujuy: ley Nº4.870/95; La Pampa: ley Nº 1.713/96; La Rioja: ley Nº 6.168/96; Misiones: ley Nº 3.211/95; Neuquén: ley Nº 2.178/96; Río Negro: ley Nº 2.942/95; Salta: ley Nº 6.913/96; Santa Fe: ley Nº 11.583/98; San Juan: ley Nº 6.684/96; San Luis: ley Nº 5.068/96; Santa Cruz: ley Nº 2.417/95; Santiago del Estero: ley Nº 6.283/96; Tierra del Fuego: ley Nº 376/97; y Tucumán: ley Nº 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. d[236], 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. c[237], exige para circular, *inter alia*, el comprobante del seguro en vigencia; (iii) art. 60, inc. c[238], 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 b[239], obliga a los participantes de un accidente de tránsito a suministrar los datos del seguro; (v) art. 68[240], 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 automotor[241], su modalidad y plazo; y (vi) art. 77[242], contempla las faltas graves[243]. 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 aquélla 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, serían 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, compresivo 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 tema[244]. 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, apodícticamente 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 aplicable[245].

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 bienes[246]–, 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 víctima[248], 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 intervensionismo estatal, enfocándoselas 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 simbólica[249], y cubra en la generalidad de los casos, el perjuicio causado por su responsable[250].

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 Nº 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 sistema[251] pende del otorgamiento al damnificado, o en su caso a sus derechohabientes, de una acción que lo vincule directamente[252] 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 aquéllos 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 teorética 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 victima no materializa en tiempo y forma el cobro de su crédito al asegurador[253], 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 ellos[254], y el asegurador del responsable[255].

(IV) DEFENSAS ACOTADAS

Es un aspecto capital para el funcionamiento del sistema la existencia de limitadas defensas por parte del asegurador[256], quien no puede oponer a la víctima las nacidas del contrato, anteriores[257] o posteriores al siniestro[258]. 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: Comentado, 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 víctima[259]. 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 inadmisible 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 redunda 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.

daño[260], la conducta de ésta como factor interruptivo de la relación causal. El art. 1113 habla impropiamente de culpa, cuando lo relevante es causalidad *versus* fractura del nexo causal[261]. 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 conducta[262]. Idéntica tesitura adopta la Corte federal en numerosos fallos[263]. 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 descriptos, en la mayoría de los países[264] 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 (detrayendo 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 Garantía[265], 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 institución[266], y tornar menos onerosa la prima en cabeza de los tomadores.

(VI) CERTIFICADO DE SEGURO

Previsto en el artículo 130[267] 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 automóvil 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 certificado[268] 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 contractual[270], en diversas oportunidades se encuentra limitado[271]. 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 (predisponente, empresario, profesional), y otra débil, que restringe su voluntad y sencillamente adhiere o no a lo predispuesto (adherente, consumidor, usuario)[272]. Ejemplo conspicuo de lo descrito lo encontramos en el contrato de seguro, típicamente calificable como contrato por adhesión[273] 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.

tas[274]: 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 póliza[275], 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 contratantes[277], 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 misma[278].

(II) OBLIGACIÓN DE CONTRATAR

Los contratos de adhesión muestran la diversidad de poder negocial que ostenta cada una de las partes, con características especificas 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 impuesto[279]; y (ii) el carácter un tanto paradojal y típico de esta modalidad, es la imposibilidad de elegir entre celebrar la contratación o no hacerlo[280], circunstancia que campea imperativamente por imposición legal[281]. 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 géneris, 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 asegurable[282]. Como contrapartida a la limitación de marras, resulta lógico que el asegurador esté obligado a aceptar la oferta dirigida por aquél[283].

---

[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 estatuía: "*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 perseguido[285]. 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 garantir 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 daños[287]. 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 victimas 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 damnificado[289].

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 social[290], desde que la sociedad toda se encuentra involucrada y afectada[291].

---

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 filosofo 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 responsable[292].

El legislador en particular, y la sociedad[293] en general, deben esforzarse frente a tamaña necesidad social, ante la importancia y peligro de la circulación de los automóviles; y obviamente garantir 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 sistemas[294] 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 XX[298], la creación de una figura acorde con las crecientes necesidades de los damnificados, que en su gran medida se quedaban sin reparación[299], 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 automotores[301].

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 casos[302]. 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 habitantes[303].

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 obligatorio[304].

Las ventajas de su implementación[305], 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 tarifadas[306].

(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 hospitalaria[307] 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 limite 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 primas[308].

(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 teoréticos 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 responsabilitá 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 designio 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 diferente[310]. Sin ingresar al polémico examen de que el art.

---

309 Autos "Obarrio, María Pía c/ Microómnibus Norte S.A. y otro s/ daños y perjuicios" y "Gauna, Agustín c/ La Economía Comercial S.A. de Seguros Generales y otro s/ 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 tránsito[311].

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 contratación[312]. 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 télesis 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 víctima[313].

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 responsabilidad[314]; (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 autónoma[315] 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 víctima[316].

---

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 Seguros, 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 corresponde[317], 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 desprotegida[318].

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.

CAPÍTULO IV

CULPA GRAVE

"No veo por qué no ha de ser posible dar un paso adelante cubriendo también la culpa grave. Tanto más cuanto que la distinción entre estos dos grados de culpa es siempre incierta. Indudablemente, el viejo principio según el cual culpa lata dolo equiparatur, es erróneo"[319].

---

[319] VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, Depalma, Buenos Aires, 1944, pág. 133. Refería el doctrinario italiano hace más de medio siglo en las págs. 133 y 134 del opúsculo citado que... *"aun cuando la doctrina afirme que la culpa lata no está cubierta en el seguro, prácticamente no se hace distinción: de hecho la jurisprudencia casi nunca reconoce que haya culpa lata, queriendo así favorecer al asegurado y no encontrarse en oposición con la doctrina. Si bien en algunos casos es deplorable esta tendencia excesiva de la jurisprudencia a favor del asegurado, aquí está ciertamente justificada". "Esta equiparación fue introducida en el derecho romano en forma de interpolación en la esfera de la responsabilidad contractual siendo más tarde trasladada a la responsabilidad extracontractual. Según MAZEAUD-TUNC, de quienes hemos extraído esta referencia histórica, la regla culpa lata dolo aequiparatur se aplica en el terreno de la prueba pues crea una presunción; la ley supone probada en el autor de una culpa grave, la intención de dañar. En este caso la maldad adoptaría la máscara de una tontería. La presunción es de carácter relativo y se destruye, siempre según estos autores, con la prueba de la falta de intención maliciosa"*. MAZEAUD, Henri – LEÓN-TUNC, André, *Tratado teórico y práctico de la responsabilidad civil delictual y contractual*, 5ª ed., trad. ALCALÁ ZAMORA y CASTILLO L., Ejea, Buenos Aires, 1977, nº 414. Cit. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, Astrea, Buenos Aires, 1984, pág. 68, nota 43. *"Admitir la equiparación* [culpa grave - dolo]*, importaría aceptar como regla la mala fe, relegando la buena fe a la categoría de excepción, cuando precisamente lo correcto es lo contrario [...]. Hallar en la equiparación, aunque se funde en razones prácticas, una regla de prueba conveniente para sortear dificultades, cayendo en la asimilación de conceptos inasimilables, es un despropósito fundado en la ficción. Queda com-*

1. IMPORTANCIA DEL TEMA

En la contratación del seguro el fin perseguido por el tomador es sortear un evento desfavorable incierto conocido en la jerga como siniestro[320]; neutralizar sus efectos desventajosos a través de la transferencia de los riesgos al asegurador, quien a su turno los asumirá a cambio de una contraprestación y eliminará las consecuencias económicamente desfavorables por intermedio de una mutualidad de asegurados[321].

Acaecido el evento previsto en el plazo convenido en el seguro de responsabilidad civil automotor, se cumplirá la condición a la que se encuentra supeditada el nacimiento de la obligación del asegurador y deberá cumplir, con la garantía de indemnidad prometida. Empero, la provocación del siniestro con culpa grave[322] del tomador (art. 70

---

probada con la sola mención de la tendencia universal de la segunda mitad del siglo XX consistente en la asegurabilidad de la culpa grave y la inasegurabilidad del dolo". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993, págs. 107 y 108.

320 *"Es precisamente para ampararse de los riesgos que los amenazan, que las personas recurren al seguro, a fin de neutralizar económicamente los perjuicios, también económicos, provocados por el siniestro"*. MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, Zeus, Rosario, 1975, pág. 60.

321 La agrupación de asegurados es indistintamente denominada por la doctrina nacional e internacional mutualidad de asegurados (Manes, Hemard, Picard – Besson, Donati), unión de asegurados (Möller) y/o comunidad de riesgos (Bruck).

322 *"Se trata de una circunstancia que, de considerarse configurada, provocará el desplazamiento del hecho siniestral fuera de la cobertura, y el efecto de tal situación será la ausencia de derecho, en el asegurado, para reclamar al asegurador que cumpla con su prestación indemnizatoria, a la que se comprometió a través del contrato y respecto de la cual percibió la correspondiente prima"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, "Revista de Derecho Privado y Comunitario Nº 19", *Seguros I*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 203. *"La Ley de Seguros (LS) prescribe la*

LS) o del beneficiario – asegurado (arts. 70 y 114 LS), libera al asegurador. Por ello, el análisis de la problemática relativa a la culpa grave en el seguro asume destacada importancia, por tratarse de un aspecto que produce, como consecuencia concreta, la ausencia de derecho en el asegurado, para reclamar de su asegurador el pago de la prestación que éste se obligó para el caso del siniestro. Se privará al asegurado del derecho que, en principio le correspondería conforme las estipulaciones del contrato de seguro, celebrado a título oneroso[323]. Se habrá frustrado lisa y llanamente, la causa finita que tuvo el tomador al concertar el contrato; y por ende, su patrimonio sufrirá los efectos negativos del siniestro librando a la compañía aseguradora del cumplimiento de su obligación. Sin embargo, el efecto más pernicioso recaerá en el damnificado, quien no podrá contar con un responsable *in solidum* solvente, aquel que generalmente afronta la indemnización.

---

liberación del asegurador en los casos donde exista culpa grave del asegurado. Refiere a ello en sus artículos 70 (Seguros Patrimoniales), 105 (Seguro de Mortalidad), 114 (Seguro de Responsabilidad Civil) y 152 (Seguro de Accidentes Personales), los cuales por su letra o naturaleza son inmodificables en función de lo dispuesto por el art. 158 del mismo cuerpo normativo, atento a que rigen cuestiones de orden público. Rubén Stiglitz entiende que la única excepción a este principio es la referida al Seguro de Responsabilidad Civil, disposición que podría ser modificada por condición de póliza a favor del asegurado". MUÑOZ, Emmanuel en comentario al fallo "Galeano Bogado, Vilma Jacinta c/ Abalsamo, José y otros s/ Daños y Perjuicios", disponible en http://www.eldial.com/suplementos /seguros/doctrina/se040219-c.asp.

323 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, 1ª reimp., Hammurabi, Buenos Aires, 1994, págs. 15 y 140. "*... en la culpa grave del artículo 70 de la Ley de Seguros, la consecuencia no es la atribución de una responsabilidad sino la de inhibición causal a la configuración de un derecho al que originariamente hubiera tenido acceso el agente, de no haber actuado en esa forma extraordinariamente inadecuada*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., nota pág. 194.

"El asegurador generalmente invoca, en el seguro de responsabilidad civil automotor, para liberarse de responsabilidad, el quebrantamiento de la delimitación causal subjetiva prevista en el art. 114 de la Ley de Seguros, por parte del asegurado o del conductor; es decir, aduce que el siniestro es la consecuencia de una culpa grave o dolo imputable al conductor del vehículo"[324]. *"De todas las defensas que el asegurador puede oponer, sin duda las más relevantes en la faz práctica son la existencia de dolo o culpa grave en el actuar del asegurado, si éste ha sido el agente del daño"*[325].

El polifacético tema de la culpa grave –que se encuentra en permanente debate por la trascendencia de su consecuencia y que provoca reiteradas y ácidas reacciones– es la exclusión de garantía por delimitación causal subjetiva del riesgo opuesta por antonomasia –aunque en la praxis judicial con mucha cautela– por el asegurador[326].

2. PROBLEMÁTICA LINGÜÍSTICA

En el lenguaje es conocido el problema denominado multiplicidad de voces y significa que, con un número finito de voces, se abarca un número infinito de cosas. Con una voz es posible referir a más de un objeto en el mundo real objetivo o a más de un aspecto del mismo objeto. La problemática del dolo y la culpa grave en la producción del siniestro,

---

324 SOLER ALEU, Amadeo, *Seguro de automotores*, Astrea, Buenos Aires, pág. 46 y 47.

325 LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2005, pág. 521.

326 No debe olvidarse el riesgo que trae aparejado para la aseguradora citada o a ser citada en garantía por el asegurado y/o el tercero damnificado, admitir judicial o extrajudicialmente la culpa grave del asegurado en el evento; y que luego por cualesquier circunstancia, los tribunales interpreten lo contrario.

es materia rebelde a la conceptualización[327], porque constituyen nociones multifacéticas que tienen diversos significados. La expresión culpa grave es un vocablo con un número importante de acepciones, es decir, un término multívoco que genera frecuentes confusiones[328], por ello resulta una tarea extremadamente ardua circunscribir la noción de culpa grave[329], ya que se está en presencia de un concepto con límites poco precisos[330], y el esfuerzo estará centrado

---

327 Cfr. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 7 (proemio).

328 "...las expresiones "dolo" y "culpa grave", si son empleadas sin mayores aclaraciones, presentan una extensión muy amplia, comprendiendo diversos tipos de situaciones, lo que puede dar lugar a que se susciten confusiones, y se apliquen modalidades y efectos extraños al ámbito del derecho de seguros, alterándose la peculiar naturaleza de éste, y dando ocasión a que se arribe a soluciones que no se ajustan a su real modo de ser [...]. Por ello, aparece conveniente estudiar el dolo y la culpa grave en el seguro, a fin de determinar cuál es la naturaleza y alcance de tales conceptos en ese específico terreno, y las diversas funciones que asume dentro del mecanismo normativo que regula las relaciones asegurativas". BARBATO, Nicolás H., Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros, ob. cit., págs.15 y 16.

329 *"El tema de la "culpa grave" en el seguro –y al hablar de ella nos referimos fundamentalmente a la regulada en los artículos 70 y 114 de la Ley de Seguros 17.418– es motivo de frecuente tratamiento en doctrina y aplicación en la jurisprudencia, y en ambas se pone de manifiesto su resistencia a la conceptualización y las dificultades que suscita su empleo, invitando constantemente a continuar su asedio conceptual, en un intento, quizá de logro imposible, de ir delimitando un poco más claramente su contorno y tornando más sencilla su aplicación"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 175.

330 *"Algunos autores entienden que el concepto de culpa grave de la ley de seguros se identifica con la noción de "culpa con representación", es decir, cuando el asegurado se representa el riesgo (posibilidad de ocurrencia del resultado dañoso) aunque sin quererlo, pero le es indiferente y actúa igualmente. En otras palabras, el asegurado lleva adelante la acción (quiere la acción), pero sin querer causar directamente el resultado (siniestro). Coincidimos con Stiglitz quien considera que "la noción de culpa grave ocupa, con autonomía concep-*

no en obtener una definición acabada[331], sino en intentar delimitarla y explicitar su alcance y significación.

3. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL

Ab origene, resulta imprescindible realizar las siguientes disquisiciones a fin de delimitar el contorno conceptual de la culpa grave:

---

tual, la franja central cuyos linderos lo constituyen, de un lado, la culpa leve, tal como es definida por el art. 512, Código Civil, y, del otro, el dolo, previsto por el art. 1.072, Código Civil". Agregando que "la distinción no depende de la existencia de mayor o menor número de infracciones cometidas, sino por su intensidad, al ser la culpa grave un concepto relativo (apreciable) y cualitativo, más que cuantitativo. La diferencia está dada entre la mayor o menor gravedad de la situación creada". PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, septiembre de 2008, pág. 11. Disponible también en http://www.mercadoasegurador.com.ar/adetail. asp? id=1894.

331 Sin perjuicio de ello, se dirá –siguiendo a Donati– que la culpa grave constituye una hipótesis de delimitación causal subjetiva, y que... *"Es un hecho impeditivo simultáneo con el hecho constitutivo al que está subordinada la obligación del asegurador a cuyo cargo se halla la prueba de su existencia"*. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, Astrea, Buenos Aires, 1980, pág. 145. En la obra cumbre de la temática en estudio de nuestro país, se describió a la culpa grave del art. 70... *"como aquélla imprudencia o negligencia extrema, desorbitada respecto del comportamiento medio habitual del grupo social en el que tiene lugar, la que, produciendo una intensificación desmesurada de la probabilidad siniestral, culmina siendo la causa del siniestro"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 252. La fórmula o esquema otorgada por el doctrinario, que coadyuvan al juzgador y permiten identificar en el caso concreto la existencia de culpa grave, son frecuentemente utilizadas en nuestros tribunales. V. gr. autos "Franco, Agustín y otros c/ Robles, María Cristina s/ daños y perjuicios", CNCiv., sala D, 30 de noviembre de 2005. "Bacone, Walter Fabián c/ Campaña Castro, José Santiago", CNCiv., sala D, 24 de octubre de 2007, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2008, pág. 51.

1. No constituye una temática privativa del Derecho del Seguro, sino que extiende su aplicación a todo el Derecho, en particular al privado[332].

2. La voz es empleada con disímiles significados en el Derecho en general, en el Derecho Civil y en el Derecho de Seguros.

3. A su turno, en el marco del contrato de seguros la expresión no opera exclusivamente como delimitación causal subjetiva del riesgo[333].

3.1. EMPLEO DE LA LOCUCIÓN EN EL DERECHO EN GENERAL

Las características que reviste el término en el terreno del Derecho en general[334], son a continuación especificadas:

(i) Configuración: es menester para atribuir al sujeto los efectos disvaliosos de su conducta un actuar concreto: la realización del acto con culpa grave. Si la persona ejecuta una acción con culpa, no obstante, sin registrar la gravedad que permita subsumirla en la categoría bajo escrutinio, no será civilmente responsable porque existe imposibilidad de

---

332 Cfr. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 175 y ss.

333 *"Es de señalar que la "culpa grave", en el seguro, no está limitada en su empleo a operar como delimitación causal subjetiva del riesgo, calidad ésta con que es formulada en los artículos 70 y 114 de la Ley de Seguros 17.418, sino que en ocasiones se la utiliza también con una función distinta: por ejemplo, en los artículos 72* [violación de la obligación de salvamento] *y 105* [maltrato o descuido grave del animal] *de dicha ley, en los que constituye un presupuesto de caducidad del asegurado a ser indemnizado por el siniestro ocurrido mediando ese defecto de su conducta"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., nota pág. 175.

334 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 176 y ss.

atribuir a su accionar el efecto, por no ser el específicamente dispuesto por la norma. Cuando ésta dispone que la culpa debe ser grave, torna menos severas las exigencias del sujeto, quien será responsable solamente cuando su conducta revista la gravedad requerida y no otra[335]. *"La diligencia exigible, en un caso dado, se encuentra en relación inversa a la intensidad del grado de culpa requerido por la ley para que tenga lugar, en ese supuesto, la atribución del efecto disvalioso del sujeto actuante"*[336].

(ii) Gravedad: la gravedad exigida por esta especie más intensa de culpa tiene directa relación con la atribución de responsabilidad y no con su extensión. Así, no es más responsable quien actuó con culpa grave, es simplemente responsable. BARBATO expresa que la gravedad opera sobre la atribuibilidad[337] de responsabilidad y no sobre la exten-

---

335 *"El requerir una norma legal para que exista "culpa grave" en la conducta del deudor implica tornar menos severas las exigencias respeto de éste: sólo se producirá el efecto negativo, sólo resultará responsable, cuando el desajuste de su conducta respecto de la del "hombre medio" sea notable, cuando su descuido sea mayúsculo, cuando su actuar sea tan contrario a "lo debido", a la "debida diligencia", que casi parezca que la ha ejecutado a propósito, con la intención de que tenga lugar el resultado disvalioso. De allí que, como criterio práctico de evaluación, el intérprete antiguo la "equiparaba" al dolo, aunque no lo era, precisamente por faltar la intención del resultado; en síntesis, por ser sólo una especie de "culpa"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 176.

336 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 176 y 177.

337 *"La entronización de la culpa "grave" como presupuesto de atribuibilidad implica correr ese límite a zonas más alejadas, dejando dentro del ámbito de neutralidad jurídica así determinado, a un importante número de omisiones, inadvertencias e incumplimientos de deberes, que serán entonces insuficientes para producir el efecto de atribución de responsabilidad que, de otra manera, habrían generado, de haberse permanecido dentro del esquema de la culpa "simple" o, [...] leve"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 177.

sión de ésta; y que "*solamente nacerá responsabilidad cuando la actuación culpable haya alcanzado ese grado extraordinario, exorbitante, pues si no llega al mismo, no será responsable*"[338]. Paradójicamente, la implementación del tipo agravado atenúa las consecuencias disvaliosas, ya que no será responsable el sujeto si su conducta no alcanza la gravedad requerida.

(iii) Finalidad: el establecimiento de la categoría y el consecuente requerimiento de conductas que revistan el carácter de excepcionales o extraordinarias, persigue limitar los factores subjetivos o culposos de atribución de responsabilidad a casos excepcionales.

(iv) Motivos: de acuerdo a lo desarrollado, la gradación de la culpa genera una situación de privilegio para el contratante débil, producto de la disímil posición en la que se encuentra en la relación jurídica. El legislador por intermedio de la implementación de la categoría especial, procura menguar la diferencia de poder existente entre las partes y equilibrar, de algún modo, la relación contractual[339].

338 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 177.

339 "*Los motivos de la adopción de esas fórmulas, normalmente dadas a través de textos legislativos (aunque nada impide establecerlas por vía contractual [...]), obedecen a razones de política legislativa, que casi siempre apuntan a atender a fundamentos de justicia o equidad resultantes de la posición que ocupa el sujeto al cual se refieren, en la relación jurídica motivo de regulación*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 178.

3.2. CULPA GRAVE EN EL DERECHO CIVIL

(I) SISTEMA CONSAGRADO POR EL CÓDIGO CIVIL

Nuestro codificador[340] se apartó del sistema clásico de división de culpas en grados[341] y del empleo de tipos abstractos

[340] "*Efectivamente, Vélez Sarsfield descreyó de las graduaciones de culpas que establecían algunos sistemas legislativos por él seguidos en otro aspectos, fundamentalmente los derivados del derecho romano. En la nota al art. 512 del Cód. Civil indica que la división que aquéllos establecían entre culpa leve, levísima y grave, carece de toda efectividad, pues al tiempo de juzgar el juez debe decidir si hubo o no un obrar negligente (culpa), careciendo de importancia su grado*". PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, LL, 1998-E-997, nota 1.

[341] El Derecho Romano estableció el sistema de división de la culpa en grados. Así distinguió dos categorías: (a) Culpa grave (lata): se configuraba en aquellos supuestos en los que el deudor omitía los cuidados esenciales, los más elementales, aquellos que todo el mundo estimaba imprescindible emplear en casos análogos, y era considerada como negligencia excesiva, apartada de toda normalidad; y (b) Culpa leve (levis): que a su turno se dividía en: (i) Culpa leve en abstracto: evaluada en relación a un prototipo genérico y tenía lugar cuando no se actuaba con diligencia y cuidados que hubiese empleado un "buen padre de familia"; y (ii) Culpa leve en concreto: se configuraba cuando el deudor no había actuado con la diligencia y precauciones que empleaba habitualmente en sus propios asuntos. En este sistema la culpa se determinaba, en cuanto a su intensidad, por la comparación de la conducta a evaluar, respecto de un tipo establecido por el ordenamiento legal: tipo abstracto en el caso de la culpa leve en abstracto (el "buen padre de familia", ente ideal e indeterminado), y tipo concreto en la hipótesis de la culpa leve en concreto (comportamiento habitual del deudor en sus propios negocios). El deudor comprometía su responsabilidad en todos los casos de actuación con culpa grave, sin embargo, si la culpa hubiese sido leve, existía responsabilidad en los casos en que se beneficiaba con el contrato. Los glosadores, tomado como partida los textos del Digesto, elevaron la gradación a tres especies de culpa, y así a las dos conocidas añadieron la culpa levísima, la que se configuraba cuando el deudor no había adoptado las diligencias y precauciones de un "muy buen padre de familia". El deudor respondía sólo en los supuestos de contratos celebrados en su exclusivo interés. La clasificación tripartita de las culpas pasó luego a los antiguos derechos francés y español. La división de

de comparación[342], y estableció un sistema de apreciación en concreto de culpa[343], consagrado en los artículos 512[344] y

culpas atendía a establecer distinciones entre diferentes situaciones, en función de que existiese o no interés del deudor, de forma que la responsabilidad de éste se atenuaba cuando tal interés no existía. La evolución histórica de la gradación de las culpas fue extraída de las obras de BARBATO, Nicolás, H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit. págs. 129 y 130; y *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 176 y 177. *"El Cód. Civil no contiene una norma general que acepte la distinción. Lo mismo acontece con el pensamiento de Vélez en la nota tantas veces recordada al art. 512 del Cód. Civil. De ahí que gran parte de la doctrina haya afirmado que el Código Civil no admite la graduación de culpas"*. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 170.

342 "Pensamos que el art. 512 del Cód. Civil ha optado, en principio, por una apreciación de culpa in concreto". STIGLITZ, Rubén S., El siniestro, ob. cit., pág. 167. "Además, es de destacar que aun en el propio sistema establecido por el art. 512 del Cód. Civil se mantiene en alguna medida la referencia a una pauta abstracta. La norma nos habla de las diligencias que exigiere la naturaleza de la obligación según las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar, lo que implica necesariamente el establecimiento de una entidad abstracta de comparación, algo así como el "hombre corriente diligente" aunque de características análogas a las del deudor (conocimientos, profesión, cultura, etc., similares –todo esto especialmente en razón del art. 902, ya que el art. 512 pareciera de formulación menos subjetiva–) [...]. Pues [...] constituye una regla axiológica inevitable que, para poder valorar, hay que comparar, al menos con un prototipo". BARBATO, Nicolás H., Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros, ob. cit., pág. 133.

343 *"El sistema de apreciación en concreto detiene y agota su examen en la diligencia que es propia del deudor, en la conducta real del agente; se computan sus circunstancias personales y las del tiempo y el espacio en que ha debido actuar. Habrá culpa si su conducta no es la que la naturaleza de la obligación aconsejaba"*. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., págs. 161 y 162.

344 Artículo 512: *"La culpa del deudor en el cumplimiento de la obligación consiste en la omisión de aquellas diligencias que exigiere la naturaleza de la obligación, y que correspondiesen a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar"*. *"La culpa está definida en el art. 512 del Cód. Civil mediante una caracterización que tuvo buena acogida en la doctrina nacional. Así Orgaz lo cualifica como un "concepto de redacción elástica"; Lafaille sostiene que "fue uno de los artículos mejor logrados y felices"; y Colmo agrega que "la solución*

902[345] del CC. En consecuencia para juzgar la conducta del sujeto y determinar la existencia de culpa, es necesario estar a las condiciones particulares del caso en relación a la persona, el tiempo y el lugar. Sin embargo, la actuación del agente será necesariamente confrontada con un tipo ideal, un modelo establecido apriorísticamente, cuya comparación permitirá concluir en la existencia o no de culpa en el caso en análisis[346].

La culpa grave es, en el derecho civil[347], "*una especie de culpa caracterizada por determinado grado de intensidad, establecida*

del codificador no pudo ser más sabia...". Todo ello es certero, ya que se trata de una concepción adaptable a las circunstancias, que excede el terreno contractual y se traslada a los hechos ilícitos, y además puede servir para caracterizar la conducta imprudente, negligente, desidiosa, inidónea, etcétera". COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H., *El seguro de daños y la culpa grave del asegurado*, LL, 1991-E-555. "*Liminarmente consignaremos que, a nuestro juicio, el artículo 512 es uno de los más medulosos y certeros que componen nuestro Código Civil*". TRIGO REPRESAS, Félix A. – COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H. (directores), *Código civil comentado, obligaciones, t. I: artículos 495 a 651*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2005, pág. 142.

345 Artículo 902: "*Cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor será la obligación que resulte de las consecuencias posibles de los hechos*".

346 "*Necesariamente del análisis in concreto para juzgar la existencia de culpa surgirá la necesidad de comparar. Y la comparación será entre conductas. Una ya examinada e investigada en sus circunstancias particulares y otra correspondiente*". STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 168. "*Para la mayoría de los autores el codificador renunció a las gradaciones de culpa y adoptó un sistema intermedio, pues sin olvidar a las circunstancias de las personas, del tiempo y del lugar, no deja de comparar a la conducta del deudor con los demás de un comportamiento corriente u ordinario*". COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H., *El seguro de daños y la culpa grave del asegurado*, ob. cit., pág. 556.

347 "*En el derecho civil la culpa aparece como elemento subjetivo que se da, ya en el incumplimiento de obligaciones contractuales o legales, ya en la producción de hechos ilícitos no intencionales. El primer supuesto requiere una obligación preexistente, en tanto que el segundo genera una obligación (de reparar un*

ésta respecto de la índole de las diligencias omitidas o de las imprudencias cometidas por quien resulta deudor de la obligación"[348].

(II) DISTINCIÓN CON EL DERECHO DE SEGUROS

En efecto, la culpa grave en el Derecho de Seguros difiere de su homónima civil[349] en que:

(i) *"...no está establecida como factor de atribución de responsabilidad por daños causados a terceros, sino que constituye un supuesto excluido de cobertura asegurativa por motivos de índole técnica (acrecentamiento excesivo de la probabilidad siniestral), que se aplica a todo tipo de seguros y se refiere al daño del propio asegurado (aun en el seguro de la responsabilidad civil)..."*[350].

(ii) No constituye culpa del deudor sino culpa del acreedor[351], emplazado o considerado en sentido activo[352]. (iii)

---

daño)". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 124.

348 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 124.

349 En principio no es de aplicación al supuesto de culpa grave en materia asegurativa el régimen de la culpa civil. *"Ello es así por que la "culpa grave" del art. 70 de la LS, constituye un caso de "falta de configuración causal suficiente", esto es, un no encontrarse reunidos todos los requisitos exigidos por la delimitación de la cobertura para poner en acción la garantía del seguro"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 128 y 129.

350 BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, ED, t. 136, pág. 554, nota 6.

351 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 125. Afirma el autor que en la pág. 137 del opúsculo mencionado que *"...estamos aquí ante la culpa del acreedor considerado en posición activa (y no en calidad de deudor de determinadas prestaciones com-*

No está referida al incumplimiento de obligaciones[353] convencionales o legales, ni a sucesos que den lugar al naci-

plementarias u "obligaciones secundarias", como se las suele denominar en doctrina), y para más, acreedor a título oneroso. Tales características hacen que resulte marcada la diferencia con la situación de culpa grave del deudor, tomada en consideración por la ley civil y elaborada a partir del derecho romano: en la culpa civil en general se atiende a los efectos que produce en las víctimas, ya que ese actuar genera perjuicios a otras personas, a menudo totalmente desvinculadas del causante de los mismos; en la culpa grave del art. 70, LS, en cambio la consecuencia negativa se la produce el asegurado a sí mismo, ya que en su condición de acreedor a título oneroso se ve privado de obtener la prestación de su deudor (el asegurador), prestación que constituyó la finalidad esencial por la cual contrató el seguro". La culpa civil crea la obligación de reparar el daño irrogado y convierte a su autor en deudor. En cambio la culpa –grave– en el seguro *"...impide a alguien que estaba perfilado como acreedor, para más, a título oneroso (pago de la prima), que se perfeccione su derecho a reclamar la prestación del asegurador (culpa grave emplazado en posición activa)"*. 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. 992.

352 *"Hablamos de culpa de acreedor "emplazado en sentido activo", para diferenciarla del supuestos en que generalmente se analiza, en los estudios de las obligaciones, la culpa del acreedor, esto es, la relativa a sus incumplimientos de obligaciones secundarias o deberes complementarios relativos a actos necesarios para posibilitar, a su vez, el cumplimiento de la obligación principal por parte de su deudor. En estos casos, el acreedor está emplazado como deudor de tales deberes complementarios, y la consecuencia de ellos es, normalmente, generar responsabilidades. En cambio, en la hipótesis del artículo 70 de la Ley de Seguros el asegurado, acreedor en principio de la prestación del asegurador, en razón del contrato y el pago de la prima, se emplaza como tal –es decir, como acreedor–, pero no puede hacer efectivo el crédito al que habría tenido derecho en caso de siniestro, por cuanto, precisamente, tal crédito no se ha configurado, en razón de haber mediado ese actuar gravemente culposo, establecido como causalmente impeditivo del nacimiento del derecho a la indemnización del seguro".* BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 198 y 199, nota 20. *"...es culpa del acreedor considerado en función activa..."*. BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 554, nota 6.

353 *"La culpa grave en el seguro funciona, no como causa-fuente de una obligación, que pesará a raíz de ello sobre el deudor, sino como una circunstancia excluyente de amparo, por razones técnicas ajenas al elemento intrínseco a la*

miento de las mismas. No constituye presupuesto del nacimiento de obligaciones, sino del no nacimiento de derechos[354].

noción de culpa ("reprochabilidad", motivada por la circunstancia de tratarse de un hecho vinculado a la actuación de un sujeto, que implica una violación del orden jurídico), y que genera, no el nacimiento de una obligación, sino más bien la no-configuración de un derecho respecto de quien debió haber sido acreedor del mismo, y que no lo es precisamente por esa culpa grave –culpa del acreedor en cuanto tal, es decir como sujeto que se desempeña en posición activa–. El asegurado no "incumple" sus obligaciones cuando actúa con culpa grave; simplemente, se sale del contrato". Cfr. LA TORRE, Antonio, *Scritii di diritto assicurativo*, Milano, 1979, pág. 352. Cit. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., nota pág. 126.

354 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 127. *"...la "culpa grave" a la cual se refiere el art. 70, LS. –y las normas que emplean dicha categoría en forma análoga–, se diferencian netamente de la "culpa" que se estudia, en general, en el derecho civil. En efecto: en tanto la culpa considerada en sentido tradicional tiene como efecto dar nacimiento a una responsabilidad, la culpa (grave) del art. 70 LS., produce como consecuencia impedir la configuración del presupuesto de hecho establecido como condición de la obligación del asegurador (es decir, del "siniestro" en los términos en que ha sido descrito en la cobertura, lo cual implica eliminar los hechos que hayan caído en el ámbito de exclusiones al amparo). La determinación de ese presupuesto de hecho posee aquí un carácter eminentemente técnico, inherente al diseño de la cobertura otorgada que, a su vez, constituye el contexto fáctico elegido para ese amparo, en función del cual se determina el costo de la prima y aun la posibilidad de su aseguramiento"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 991. La inexistencia de cobertura, según el maestro italiano Donati, deriva de una falta de debida configuración del presupuesto causal requerido, y no de una sanción. Se está ante la falta de configuración del presupuesto de hecho requerido para que se produzca el nacimiento del derecho del asegurado. Pero si bien no es una pena, produce efectos parecidos a los de una pena, ya que da lugar a una falta de derecho en el asegurado, por insuficiente configuración del presupuesto causal establecido por la ley y el contrato para dar nacimiento a la obligación del asegurador. Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 48. Si bien el autor refiere a los efectos del dolo, es perfectamente asimilable a la hipótesis de culpa grave.

(iv) No existe "alteridad dañosa"[355] o daño a otros, y consecuentemente no hay obligación de reparar[356], ni víctima[357].

(v) No constituye una pauta para graduar la responsabilidad del asegurado, sino una fórmula para determinar cuándo, a una situación dañosa, le falta –por razones técnicas– un ingrediente para configurar un siniestro indemnizable. Esta diferencia esencial de enfoque determina la intransferibilidad de las soluciones civilistas, es decir, la naturaleza técnica que caracteriza a la culpa grave en el Derecho de Seguros, empece la aplicación de las soluciones elaboradas por la doctrina para la culpa del Derecho Civil[358].

La culpa grave, en el Derecho de Seguros, "*está formulada con una función que responde a la técnica específica del seguro, que requiere la delimitación del riesgo para poder funcionar efi-*

---

355 "*...en el seguro de responsabilidad civil [...], si bien existirá víctima (el tercero damnificado), lo será en relación al causante del daño en cuanto tal, pero no en tanto asegurado, pues [...] dicha "culpa grave" desplaza el hecho siniestral fuera del ámbito de la eficacia del contrato de seguro, por lo que, respecto del mismo, el responsable no tendrá cobertura, no será asegurado, y el damnificado tampoco será "tercero damnificado" en los términos de los artículos 109 y 118 de la ley 17.148, que requieren la existencia de un seguro que cubra el hecho generador del daño...*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 200, nota 22 *in fine*.

356 "*...su efecto no es generar el deber de indemnizar a terceros sino el de privar del derecho a ser indemnizado en virtud de un amparo contratado a título oneroso*". BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 554, nota 6.

357 "*Aquí no existe tercero damnificado y, por ende, no corresponderá entonces acudir a "afinamientos" de la culpa, como en el caso de accidentes de tránsito se ha postulado, en diversos pronunciamientos (una suerte de "culpa levísima" de la división tripartita de los Glosadores), dirigidos a proteger la posición de los terceros víctimas*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 204.

358 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 138.

cazmente, de forma que, dada una cobertura genérica (vgr. responsabilidad civil), se le efectúan exclusiones de situaciones técnicamente no asegurables, que son entonces recortadas de ese riesgo genérico, hasta dársele al contrato de seguro el perfil definitivo de amparo con el que se cubrirá a quienes lo celebren"[359].

3.3. MANIFESTACIONES DE LA EXPRESIÓN EN EL DERECHO DE SEGUROS

(I) ACEPCIONES DEL TÉRMINO

En lo que refiere al sentido y alcance de la expresión en la materia asegurativa, siguiendo a BARBATO[360] se dirá que la culpa grave –al igual que su par el dolo– integra el elemento subjetivo del accionar del asegurado en una situación determinada o caso concreto, constituye un ingrediente del elemento subjetivo integrante de la acción del asegurado en un caso dado; y empleada con diversas funciones en la LS[361], se manifiesta[362] como:

---

359 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 125.

360 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág.16 y ss.

361 *"...la culpa grave es empleada con diversas funciones en la Ley de Seguros. Una de ellas –la más conocida– es la del artículo 70 de dicha ley, configurativa de una exclusión de cobertura, de raigambre legal"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 194.

362 *"La culpa grave y el dolo aparecen en el seguro con distintas manifestaciones. Por una parte, los vemos operar como ingredientes de hipótesis de caducidad (arts. 36, 72, etc.); en otros casos aparecen como elementos subjetivos de la causa de un siniestro (art. 70, 114, 136, etc.); por último, también se manifiestan en hipótesis constitutivas de vicios de la voluntad (art. 5). A veces se los caracteriza con otras denominaciones (p.ej., malicia), o gradaciones (culpa grave, arts. 70, 72, etc.)"*. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las Leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., págs. 580 y 581.

(i) Vicio de la voluntad: elemento subjetivo dado al tiempo de celebración del contrato (v. gr. falsa declaración o reticencia –art. 5 LS–, sobreseguro – art. 62 LS, 2º párr.–).

(ii) Integrante de la causa generadora del siniestro: situaciones integrantes de la causa del siniestro, puestas fuera del ámbito de la cobertura. Se está ante un elemento integrativo del hecho siniestral que forma parte de la causa del suceso. La falta de derecho tiene lugar por impedimento causal (v. gr. arts. 70, 114, 135, 136 y 152 LS).

(iii) Presupuesto de caducidad: ingrediente necesario del presupuesto de hecho de una hipótesis de caducidad. La falta de derecho se origina por sanción ante el incumplimiento de una carga (v. gr. violación de la obligación de salvamento –art. 72–, maltrato o descuido grave del animal –art. 105 LS–).

(II) USO DEL VOCABLO EN LA LEY DE SEGUROS

Puede advertirse como la LS emplea el vocablo en su texto en diversas oportunidades y con disímiles significados. Así vemos vertida la expresión, siempre en el Título I, en los siguientes artículos: 70, 72, 105, 114 y 152, correspondientes los cuatro primeros a secciones del Capítulo II, comprensivo de los seguros de daños patrimoniales, y el restante al Capítulo III, que desarrolla los seguros de personas. Interesa en el presente trabajo hacer hincapié en los artículos 70 y 114 de la LS, por integrar la culpa grave la causa del siniestro y operar como causal de exclusión de cobertura, y no como presupuesto de caducidad[363].

363 *"La diferencia no es meramente académica: si fuera una causal de caducidad podría discutirse su oponibilidad a terceros (por ej.: la víctima mediando un contrato de seguro de responsabilidad civil), mientras que con el alcance acordado de "no seguro", estamos frente a la misma situación jurídica de quien no*

Capítulo II: Seguros de daños patrimoniales:

(i) Sección III: Provocación del siniestro. El art. 70[364] de homónimo título libera al asegurador si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro por dolo o culpa grave[365]. La falta de mención del asegurado no empece la operativi-

ha contratado ninguna cobertura, por tanto el asegurador nada debe al tercero-víctima". PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 998.

364 Artículo 70: "*El asegurador queda liberado si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado*". Sin perjuicio que el término reconociera como antecedente el derogado art. 541 del Código de Comercio –incluido en la regulación del seguro de incendio–, la fuente de esta norma se remonta al art. 67 del Proyecto de Ley General de Seguros, redactado en 1959 por Isaac Halperín, el que establecía: "*El asegurador queda liberado si el contratante causa el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluídos los actos cumplidos por solidaridad humana o en protección de los intereses comunes del asegurador*".

365 "*...el dolo y la culpa grave constituyen, en la hipótesis del art. 70, LS, circunstancias impeditivas que evitan la configuración del derecho del asegurado o beneficiario a recibir la prestación principal del seguro, y que son introducidas en el contrato por razones que reposan sobre la técnica asegurativa (en especial las referidas a la probabilidad siniestral), y en algunos casos (dolo) también a aspectos éticos que están en la raíz del orden jurídico...*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 210 y 211. "*... tanto el dolo como la culpa grave constituyen una delimitación subjetiva, pues se trata de elementos subjetivos, relativos al accionar del sujeto. Además, se trata de una delimitación causal de la cobertura: para que opere el efecto impeditivo del nacimiento del derecho del asegurado, la conducta gravemente culposa debe haberse constituido en causa del siniestro, es decir, el hecho debe haberse producido como una consecuencia de la intensificación exorbitante de la probabilidad siniestral, motivada por la imprudencia, negligencia, impericia, etcétera, del asegurado*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 202. "*Esta delimitación subjetiva pretende alejar la cobertura de la intencionalidad o grave imprudencia del asegurado, y a la vez evitar que el asegurador se libere en todos los supuestos en que haya culpa del asegurado*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 258.

dad de la exclusión, cuando es éste quien realiza la acción gravemente culposa[366]. Seguidamente la norma, excluye de la regla general impuesta a los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, y al originado por un deber de humanidad generalmente aceptado.

La culpa grave es empleada en la hipótesis como un elemento estrechamente vinculado a la técnica aseguradora[367]

---

366 "*La ley requiere que la culpa grave provenga de quien ostente la titularidad de los derechos resultantes del seguro. Pero el art. 70, LCS, hace referencia sólo al tomador y al beneficiario, omitiendo al asegurado. Entendemos que tal circunstancia no obsta a que se tenga implícitamente incluido al asegurado, que es el destinatario natural de los beneficios del seguro, por lo que la expresión "beneficiario" debe aquí entenderse lato sensu, es decir, como aquel que recibe los beneficios del seguro*". CASTRO SAMMARTINO, Mario E. – SCHIAVO, Carlos A., *Seguros. Leyes 17.418 de Seguro y 22.400 de Productores de Seguro*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2007, pág. 315. "*Respecto de los sujetos que deben actuar con dolo o culpa grave, si bien la ley no menciona al asegurado entre ellos, ya que sólo se refiere al tomador y beneficiario, la doctrina y la jurisprudencia han interpretado que el mismo queda comprendido, máxime cuando el seguro se contrata por propia cuenta, donde tomador y asegurado son la misma persona*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 262. "*El art. 70 de la ley 17.418 pone fuera de la cobertura los siniestros que el tomador o beneficiario provocaren dolosamente o por culpa grave, distinguiéndose doctrinariamente que tomador es el contratante que ha formulado la solicitud de seguro y beneficiario quien recibe el beneficio del seguro, que no es otro que el propio asegurado o titular del interés asegurado, cuya persona puede o no coincidir con el tomador, pero nunca se puede entender que el beneficiario sea el simple conductor del vehículo, que a su vez no reúne las condiciones del tomador o asegurado. Es más, por tercero, en este tema de sujetos no alcanzados por la exclusión de la cobertura, debe entenderse a toda persona ajena a la relación asegurativa, vale decir, a aquellos para los cuales el seguro aparece "res inter alios" y respecto del cual no tienen interés pecuniario alguno (SCBA, 10/04/1997, Cosentino Juan Carlos c/ Silva Walter Jorge y Otros s/ Daños y Perjuicios)*". GHERSI, Carlos A. – WEINGARTEN, Celia, *Código de Comercio y leyes complementarias: comentado, concordado y anotado*, t. III, *Ley de Seguros*, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario, 2006, págs. 287 y 288.

367 La inclusión en la LS de una norma general que prevé la liberación del asegurador por dolo o culpa grave obedece "*...a la implementación de un mecanismo propio de la técnica del seguro, por el que se deja fuera de la*

en lo relativo a la delimitación del riesgo cubierto. Se trata de un hecho que no logró entrar en el ámbito del contrato[368]: la culpa grave *"...marca el límite subjetivo de la asegurabilidad del riesgo, límite tras del cual no existe seguro"*[369].

(ii) Sección IV: Salvamento y verificación de los daños. El art. 72 consagra la obligación –en rigor se trata de una carga[370]– de salvamento impuesta en cabeza del asegurado y

cobertura (situación de no-seguro) a aquellos casos en que un suceso, que por sus características estaría comprendido entre los cubiertos por el seguro, ha sido producto de una conducta tan intolerablemente grave que se convierte en técnicamente no asegurable, y se priva a ese asegurado (y en el seguro de la responsabilidad civil, también a la víctima) de la prestación del asegurador [...]. La función técnica que la "culpa grave" desempeña en el seguro revela que la misma está directamente vinculada a la magnitud del riesgo cubierto por el asegurador [...]". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 138 y 142.

368 "...la existencia de la situación de "culpa grave" que revista las características especiales que el en seguro se exigen [...] produce como consecuencia negativa la falta de configuración del presupuesto causal establecido por la ley y el contrato para que se ponga en acción la cobertura del seguro, que fue contratada a título oneroso por el asegurado. La existencia de culpa grave desplaza al hecho dañoso hasta dejarlo fuera de los límites del contrato, y ello en función exclusiva de la conducta que se atribuye al asegurado, al que en razón de esa evaluación (determinación de grado o gradación) de conducta se lo privará del amparo correspondiente que buscó al contratar el seguro y pagar la prima correspondiente. La consecuencia es de gravedad extrema –privar de su contraprestación al contratante a título oneroso– y por ello la causa debe ser también absolutamente grave". BARBATO, Nicolás H., Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros, ob. cit., págs. 136 y 137.

369 BARBATO, Nicolás H., Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros, ob. cit., págs. 142; y Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros, rev. cit., págs. 201 y 202.

370 "*La ley califica al salvamento a cargo del asegurado como obligación, aunque se ha señalado que ello es impropio. En base a la lectura de los distintos autores se observa una inclinación por calificarlo como deber o carga*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 271.

la consecuencia de su violación. La carga de salvamento impone al asegurado en su propio beneficio, proveer lo necesario para evitar o disminuir el daño, de acuerdo a las instrucciones del asegurador[371]. El 2º párrafo contempla la secuela del incumplimiento de la carga mediando culpa grave en el accionar del asegurado, que consiste en liberar al asegurador de su obligación del indemnizar, pero sólo en la medida que el daño habría resultado menor de no mediar el incumplimiento. A *contrario sensu interpretatio*, el asegurador se liberará del mayor daño irrogado por el asegurado en la medida en que incumplió con culpa grave la carga de referencia.

(iii) Sección X: Seguro de animales. El art. 105 estatuye los resultados del maltrato o graves descuidos propiciados al animal. En efecto, el maltrato o descuido grave al animal provocado por culpa grave del asegurado hace perder su derecho a la indemnización, y consecuentemente libera al asegurador de cumplir con su principal prestación. La norma consagra un ejemplo conspicuo consistente en no haber recurrido a la asistencia veterinaria en caso de enfermedad o accidente del animal; y la excepción, que opera cuando la conducta del asegurado no ha influido en la producción del siniestro ni sobre la medida de la prestación del asegurador.

(iv) Sección XI: Seguro de responsabilidad civil. El art. 114[372] norma la pérdida del derecho a ser indemnizado que

---

371 Es posible que el asegurador no hubiere brindado explicaciones al asegurado del modo de cumplir con la carga de salvamento o, las proporcionadas fueren impropias –un ejemplo de difícil configuración en la realidad–, en cuyo caso habrá que estar al razonable criterio seguido por el asegurado para evaluar si corresponde o no la caducidad de su derecho, y en que proporción.

372 Artículo 114: "*El asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho del que nace su responsabili-*

corresponde al asegurado, cuando éste provoca por culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad. Situación que la cláusula 20 de la póliza tipo del ramo extiende al conductor[373], en violación al art. 158 de aquél Bloque Legal que refiere a la posibilidad de modificar el art. 114 sólo en beneficio del asegurado, y a la constante jurisprudencia moderna que proclama su ilicitud material (art. 1066 CC). Se contradice una norma seminecesaria (art. 114 LS) y, por lo tanto, abusiva y nula[374] frente al asegurado, en tanto

---

dad". La norma remonta su génesis al art. 116 del Proyecto de Ley General de Seguros de Halperín, que consagraba: "*El asegurador se libera cuando el asegurado provocó dolosamente o por culpa inexcusable el hecho del que nace su responsabilidad hacia el tercero*".

El espíritu del legislador, consagrado en la exposición de motivos de la LS, fue evitar el posible retorno a cláusulas contractuales abusivas, que durante años habían conspirado contra la práctica sana del seguro de responsabilidad civil. Se aconsejó mantener la liberación del asegurador por culpa grave en virtud al estado del país en aquél entonces: por las dificultades de probar el dolo, la deficiente organización policial en el interior del país, y las dificultades prácticas de una intervención rápida del asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho; ello sin perjuicio que la creciente tendencia internacional existente que extendía la cobertura asegurativa a la actuación con culpa grave. "*Como bien se observa del fundamento de los proyectistas y revisores técnicos de la norma, se dejan ver dos cuestiones: a) Ya en 1968 se reconocía la tendencia a eliminar estos supuestos de exclusión o delimitación subjetiva del riesgos, y b) las circunstancias de hecho que se enuncian han cambiado y por ende resulta de dudosa utilidad el mantenimiento de la norma*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 370.

373 Esta norma contractual "*...que favorece exclusivamente al asegurador al ampliar el campo de su irresponsabilidad, debe entenderse que [...] carece de validez, ya que se aparta del precepto legal del art. 158 de la LS, que tiene carácter imperativo (art. 21, Cód. Civil) y otorga el mismo carácter al art. 114 de la LS cuando se trata de modificaciones que no favorecen al asegurado*". BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 73.

374 "*En general, las decisiones judiciales declaran la nulidad de la cláusula, inclusive de oficio por resultar esa convención violatoria de una norma legal*

desnaturaliza el vínculo obligacional (art. 37, inc. a, Ley Nº 24.240 de Defensa del Consumidor) al suprimir vía predisposición una obligación del asegurador de fuente normativa[375], e inoponible frente a la víctima.

El art. 70 de la LS excluye de la cobertura del seguro a los siniestros provocados por el tomador o el beneficiario, mediando dolo o culpa grave. Principio reiterado en la Sección XI, dedicado al seguro de responsabilidad civil en general y aplicable a la especie automotores[376]. La consagración de ésta función –excluyente de cobertura asegurativa– es eminentemente técnica[377] y ajena a la atribución de

---

imperativa (art. 158, Ley de Seguros". AGUIRRE, Felipe Francisco, *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, pág. 236.

375 Criterio de la SCJBA, plasmado en autos "Vega Pérez, Mariano F. c/ Coll, Rubén G.", del 9 de octubre de 2003, publicado en Revista del Derecho Comercial y de las Obligaciones, Lexis Nexis. Cfme. AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, pág. 238.

376 *"...la circunstancia de que según los arts. 70 y 114 de la ley 17.418, tanto el "dolo" como la "culpa grave" produzcan los mismos "efectos jurídicos" (liberación del asegurador), ello no quiere significar que no sean diferenciados en cuanto a su concepto. La explicación del tratamiento legal que ha ambos se les da en la citada norma, radica en la finalidad de proteger al asegurador (rectius: mutualidad de asegurados), frente a un proceder del asegurado que desorbita de un modo "anormal" la conducta prevista por las partes en el contrato, pero sin que ello implique identificar la "culpa grave" con el "dolo"*. "Sorba, Pedro E. c. Paraná, S.A. de Seguros", CNCom., sala B, 9 de septiembre de 1982, ED, 102-812 y 813.

377 *"...pretende que el seguro mantenga una estructura que se ajuste a las necesidades esenciales de ese contrato, caracterizado por la aleatoriedad que da color a la obligación de una de las partes (asegurador). Es por ello que aun la exclusión del dolo reviste aquí, también, una finalidad predominantemente "técnica" y no de mera raigambre ética [...]. Lo que interesa aquí es que ha mediado un suceso, voluntariamente causado, que altera la hipótesis estadística sobre la cual se elaboró todo el contenido del contrato, tornando cierto* [en el supuesto de dolo; o altamente probable, para el caso de culpa grave] *lo*

responsabilidad de su autor, y obedece a la necesidad de favorecer la posición del contratante débil y equilibrar la asimétrica y peculiar relación contractual que se manifiesta en el seguro[378].

El artículo y la exclusión causal subjetiva de cobertura contemplada será explícitamente desarrollado en el presente capítulo, con el designio de probar la hipótesis del trabajo, que radica en la inoponibilidad de la culpa grave del asegurado a la víctima de un accidente de tránsito.

---

que era aleatorio, y ello basta para que opere la exclusión [...]. La protección de la incertidumbre, traducida en la exigencia de un margen razonable de improbabilidad siniestral, que mantenga al hecho dañoso dentro de límites que alejen toda certeza, constituye el fundamento técnico esencial al que apunta, en el seguro, la institución de la culpa grave del artículo 70 de la Ley de Seguros". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 197 y 202.

378 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 194 a 197. Afirma el distinguido tratadista en la pág. 196 del opúsculo citado, que para adoptar la fórmula graduada de la culpa grave... *"Se parte de considerar la situación del asegurado en la relación de seguro: es una persona que ha celebrado un contrato para cubrir un riesgo propio, ha pagado su prima, pero más tarde, ocurrido el siniestro, se le quiere retacear el pago de la indemnización o prestación del asegurador, sosteniéndose que ha incurrido en alguna culpa en su actuación en ocasión del siniestro, que ha dado lugar a su acaecimiento o se ha constituido en ingrediente esencial de su producción. En razón de ello, el legislador ha estimado que resulta excesivo liberar al asegurador de su obligación de cumplir la prestación prometida cuando, en el caso del artículo 70 de la Ley de Seguros, el asegurado haya incurrido en una imprudencia o negligencia leve que ha contribuido a causar, o ha facilitado en forma decisiva, el acaecimiento del siniestro, por mínima que en la misma haya sido la omisión de cautelas. Por ello se instituyó el presupuesto de "culpa grave", que exige, para que el asegurador quede liberado de cumplir con su prestación, a pesar de haber percibido la prima del seguro, que la falta del asegurado, causante del siniestro, haya sido realmente "grave"*.

Capítulo III: Seguro de personas:

(v) Sección II: Seguro de accidentes personales. El art. 152 consigna la liberación del asegurador en caso de que el asegurado y/o el beneficiario provoque el accidente por culpa grave.

A guisa de colofón se dirá que allende de las apariciones expresas del término en los artículos comentados, existen otras normas en la LS (v. gr. arts. 5; 62, 2º párr.; 135 y 136) que elípticamente consagran la actuación mediando culpa grave del asegurado; y que en todos los supuestos extiende sus efectos al caso colindante del dolo.

4. CULPA GRAVE EN EL SEGURO

4.1. RELACIÓN ASEGURATIVA

(I) ESTRUCTURA

A fin de interpretar la función de la culpa grave contemplada en los artículos 70 y 114 de la LS, es decir, como integrante de la causa del siniestro, deviene imprescindible conocer la estructura y funcionamiento de la relación asegurativa, que básicamente se compone por los siguientes elementos: una persona jurídica[379] –denominada asegurador– que cubre un determinado riesgo, siempre y cuando exista un interés asegurable (art. 2 LS), por un lado; y por el otro, una persona física o jurídica –denominada toma-

379 En conformidad al art. 2 de la Ley Nº 20.091 de Entidades de Seguros y su Control, solo pueden realizar operaciones de seguro: a) las sociedades anónimas, cooperativas y de seguros mutuos; b) las sucursales o agencias de sociedades extranjeras de los tipos indicados en el inciso anterior; y c) Los organismos y entes oficiales o mixtos, nacionales, provinciales o municipales. Es indispensable además ser autorizados por la autoridad de control, la Superintendencia de Seguros de la Nación.

dor, que puede ser o no el asegurado– que abona al primero una prima como contraprestación[380]. Por su parte, el riesgo asegurado (v. gr. responsabilidad civil automotor) está constituido por un hecho cuya producción es posible pero incierto. La prima constituye el costo de asunción del riesgo por parte del asegurador, y por ello, debe encontrarse en equilibrio con el riesgo[381] a fin de que ocurrido el evento previsto en el contrato, pueda cumplir con la garantía prometida. Sin perjuicio que el art. 2 de la LS menciona que existe la posibilidad material de asegurar toda clase de riesgos[382], será la parte fuerte quien al momento de contratar corrobore técnicamente su conveniencia a través de la razonabilidad económica de la prima[383]. El funcionamiento

380 "*El riesgo, la prima y la indemnización son tres elementos que dentro del contrato de seguro están técnicamente correlacionados, porque según el riesgo será la prima y deberá ser la indemnización que el asegurador promete al asegurado*". MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, "Estudios en homenaje a Isaac Halperín", Depalma, Buenos Aires, 1978, pág. 1120.

381 "La relación entre riesgo y prima debe, pues, estar balanceada, ya que esa prima constituye el precio del riesgo, que ha sido, pese a su aleatoriedad e incertidumbre, cuantificado –esto es, sometido a leyes y criterios en los que intervienen las matemáticas, a fin de tornar ese material incierto en algo racionalmente manejable–". BARBATO, Nicolás H., Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros, ob. cit., pág. 21.

382 "*El análisis técnico del comportamiento de los diferentes riesgos revela que, a los fines del seguro, sin bien todos son, en principio, susceptibles de ser cubiertos (siempre que sean lícitos) no ocurre lo mismo desde el punto de vista de la técnica del seguro, ya que ésta no puede dejar de tener en cuenta, entre otros, un factor fundamental: la razonabildad económica de la prima*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 21 y 22.

383 "*La prima es la medida económica del riesgo cubierto, o sea, de su mayor o menor probabilidad e intensidad, para que el seguro pueda ser tomado a prima económicamente razonable, el asegurador se ve precisado a efectuar una delimitación del riesgo por la que se cubran sólo aquellos supuestos que no resulten excesivamente intensos, o demasiados generalizados, o extremadamente proba-*

del seguro como eficiente mecanismo de neutralización de las consecuencias económicas negativas de los diferentes riesgos, depende exclusivamente de la razonabilidad de la suma pretendida por la prima, ya que un monto excesivo desechará en la generalidad de los casos el remedio por su onerosidad[384].

(II) FUNCIONAMIENTO

La eficacia del seguro depende de la fijación de una prima moderada, que permita al tomador contratar con el designio de sortear eventos negativos que de manera alternativa hubieren sido imposible o extremadamente difíciles de afrontar[385].

Para arribar a una prima conveniente que posibilite un adecuado funcionamiento del contrato, el asegurador justipreciará el riesgo respecto a su grado de incertidumbre o probabilidad y en relación a su intensidad (alcance económico)[386], siempre constreñido por la libre competencia de mercado y establecerá preliminarmente que eventualidades y bajo que circunstancias gozarán del manto asegurati-

bles". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 22.

384 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 22.

385 Puede consultarse en el trabajo el Capítulo II: "Seguro de la responsabilidad civil", punto 4: "Importancia", parágrafo 1: "Económica del seguro", donde se destaca por sobre otros medios (v. gr. prevención, ahorro) la eficacia de la institución.

386 Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, "Estudios en homenaje a Isaac Halperín", ob. cit., pág. 1120.

vo[387]. Para ello realizará dos actividades concernientes, la primera, en identificar el riesgo, es decir individualizará mediante el enunciado de una conjetura general el riesgo cubierto; y la segunda, en establecer en que supuestos específicos ese riesgo no gozará de garantía por resultar el evento técnicamente no asegurable (v. gr. excesivamente intensos, demasiado generales o extremadamente probables)[388]. "*Una vez individualizado el riesgo, ello no significa que, producido el siniestro, el mismo se halla cubierto "en todo caso y*

[387] "*...el asegurador, a fin de elaborar una forma de cobertura que se ajuste a los fundamentos esenciales del seguro, y cuyo costo resulte económicamente conveniente, va eliminando de la órbita del amparo aquellas situaciones que, conforme la técnica aseguradora, aparecen contrarias a los presupuestos básicos del aseguramiento, o revisten una mayor probabilidad, intensidad o concentración siniestral, de forma tal que la prima a pagar resulte lo más reducida posible, estimulando a las personas que posean bienes sujetos a riesgo a cubrirlos por el seguro. Por tales razones, tanto el dolo como la culpa grave constituyen situaciones que son puestas fuera de la cobertura, lo que así acontece en nuestro país, tanto en la ley (art. 70 y concs., LS), como en los contratos de seguro*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 23 y 24. La inclusión de una norma en nuestro sistema de Derecho que impone la celebración de un contrato obligatorio para garantir a los terceros los daños irrogados por los guardianes de los automotores (en sentido lato comprensivo de quienes ostentan por cualquier medio, inclusive apoderamiento ilegitimo, la guarda material y/o la propiedad), hace al menos repensar la temática de la conveniencia técnica de asegurar los supuestos de culpa grave.

[388] "*El delineamiento o determinación del riesgo se lleva a cabo tanto en forma positiva (individualización), mediante el enunciado de la hipótesis general cubierta (incendio, robo, responsabilidad civil, etc.), como en forma negativa (delimitación), mediante exclusiones de cobertura que ponen fuera del amparo genérico a diversas situaciones particulares que por su extrema probabilidad, intensidad o generalización siniestral, resultan técnicamente no asegurables*". DONATI, Antígono, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, t. II, Giufrré, Milano, 1956, págs. 144, 150 y ss. Cit. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 22.

para siempre, o sea de todos modos, en cualquier lugar o tiempo en que se verifique"[389].

La determinación del riesgo[390] efectuada en forma positiva es doctrinalmente denominada "individualización", mientras que el delineamiento realizado normalmente[391] en

---

389 STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993, pág. 95, quienes citan a DONATTI, Antígono en *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, Guiffrè, Milano, 1952, pág. 145.

390 "*Como es sabido, al establecerse el contenido del contrato de seguro, se efectúa la mención del riesgo genérico a cubrir y luego se señalan diversas hipótesis que van acotando el ámbito dentro del cual regirá la cobertura otorgada. La determinación del riesgo tiene lugar, ya por la propia ley en algunos supuestos, ya por cláusulas contractuales insertas en las pólizas de seguro*". BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 547.

391 Enseñan prestigiosos doctrinarios argentinos que la determinación del riesgo se realiza en dos etapas: individualización y delimitación. A su turno la delimitación se concreta de dos maneras: positiva, indicando situaciones, cosas, intereses amparados por el seguro; y negativa, enumerando las situaciones que son excluidas de la cobertura. MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Héctor N., *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 61. "*Tal determinación resulta de un procedimiento que permite distinguir dos fases: a) La individualización del riesgo, consistente en la indicación de la naturaleza del hecho de cuyas consecuencias se busca amparo (incendio, robo, granizo, muerte, etc.); b) La delimitación del riesgo, que resulta de la fijación de límites concretos a ese riesgo genérico, y tiene lugar a través de una doble especie de normas: I) Aquellas que en su descripción del riesgo enuncian las hipótesis limitadas que, aunque formuladas de manera positiva, implican, por sus propios límites, una demarcación del riesgo genérico (p. ej., seguro de la responsabilidad por daños causados por el uso de un determinado automotor). II) Las que mencionan situaciones que son colocadas fuera de la cobertura y que por ello sustraen determinados casos del amparo genérico. Su función es negatoria (niegan cobertura a los supuestos a los que se refieren), y contribuyen, junto con las primeras, a fijar los límites concretos del riesgo. Cuando se trata de delimitación convencional –que es la que tiene lugar en la gran mayoría de los casos–, se traduce en cláusulas denominadas "de exclusión de cobertura" o "no seguro". Estas cláusulas señalan hipótesis que, o bien resultan inasegurables, o bien son intensamente agravantes del riesgo, y por ello, son colocadas*

forma negativa, se conoce como "delimitación"[392]. Desarrolladas ambas fases se estará en presencia de un riesgo delineado que especificará en que supuestos y bajo que condiciones el asegurador afrontará el siniestro[393].

Ahora bien, constituye una actividad esencial de las partes –que permitirá arribar al designio pretendido: razonabilidad económica de la prima–, previa a la celebración del contrato, la comprobación del estado del riesgo, esto es, de las circunstancias de hecho que lo rodean e influyen sobre él en un momento dado, y que hacen más o menos probable el acaecimiento del evento dañoso[394]. Al efecto, la de-

fuera de la cobertura. Otras veces constituyen simples menciones objetivas de lugares, personas o cosas, dirigidas a fijar ámbitos en los que operará el seguro. Tales cláusulas delimitativas efectúan un recorte del riesgo genérico, a los fines de establecer el perfil definitivo del amparo, constitutivo del contenido esencial del contrato de seguro. A través de la lectura de las mismas se llega a establecer cuál es el ámbito de la cobertura y cuáles sus límites". BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., págs. 547 y 548.

392 "*El proceso de delimitación del riesgo fija el contenido del contrato y sus límites, determinando qué situaciones están colocadas dentro del contrato y cuáles fuera de él*". BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 556.

393 "*Cumplidas las dos etapas –individualización y delimitación de riesgo–, éste queda determinado, lo que significa la posibilidad de establecer cuál es el riesgo asegurado y, por lo tanto, cuál es el evento que servirá de antecedente o presupuesto de admisibilidad de la obligación principal del asegurador*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 96.

394 "*Estado del riesgo es un estado concreto de hecho, o que como tal se imagina, referido al presente o, en todo caso, a un determinado momento histórico, y considerado desde el punto de vista de la probabilidad de que, dado ese estado de hecho, ocurra el siniestro. Del estado del riesgo forman parte solamente aquellas circunstancias que se dicen influyentes sobre el riesgo, y que son las que según la común experiencia ejercen cierta influencia sobre la probabilidad de que ocurra el siniestro*". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 136 y 137.

claración efectuada por el asegurado respecto al estado del riesgo debe ser verdadera y completa, incluir absolutamente todas las circunstancias por él conocidas[395], y reviste tal trascendencia que el legislador lo sanciona severamente en el supuesto de que así no lo fuera (v. gr. declaración falsa, reticencia), al extremo de nulificar el contrato, si a juicio de peritos, hubiese impedido su celebración o modificado sus condiciones si el asegurador hubiese conocido el verdadero estado del riesgo (cfme. art. 5 LS).

(III) LIMITACIONES DEL RIESGO: MODALIDADES Y CONTENIDO

Sin perjuicio de que cualesquier riesgo podría materialmente constituir el objeto del contrato (art. 2 LS) siempre que exista un interés económico lícito de que un siniestro no ocurra (art. 60 LS), la técnica aseguradora en nuestro país y en la mayoría de las economías emergentes no garantiza los riesgos denominados "anormales", que harían estéril el remedio. Por ello, y en busca de la pretendida prima moderada que otorgue aptitud al instrumento económico del seguro, el riesgo inevitablemente sufrirá limitaciones[396] de disímiles índoles. Además... "*No es razonable suponer que el asegurador se halle dispuesto a amparar todos los riesgos que, eventualmente, puedan afectar el patrimonio del*

---

395 "*Para ello, el asegurado debe describir las circunstancias del riesgo que, una vez conocidas, sirvan para individualizar el riesgo, a cuyo efecto la estimación o apreciación sobre dichas circunstancias incumbe al asegurador, quien con los antecedentes en su poder decidirá si lo asume en función del grado de probabilidad de ocurrencia de siniestros*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*", ob. cit., nota pág. 95.

396 Cfr. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 102. "*...el contrato de seguro, además de una vigencia temporal, tiene un ámbito de aplicación espacial, así como una delimitación causal*". BULLÓ, Emilio H., *El Derecho de Seguros y otros negocios vinculados*, t. II, Ábaco, Buenos Aires, 2001, pág. 281.

asegurado, por lo que al momento del perfeccionamiento del contrato de seguro, deberán hallarse identificados los hechos (antecedentes) que puedan "realizar" el riesgo y, con ello, engendrar la obligación indemnizatoria"[397].

Las cláusulas delimitativas del riesgo[398] revisten diferentes modalidades y son de múltiple contenido. En el primer orden de ideas, es dable limitar el riesgo asegurado mediante su individualización, o dicho de otro modo, con la sola descripción de la hipótesis cubierta; o a través de la enunciación de las situaciones excluidas; o mediante la inclusión de supuestos excepcionales no comprendidos en el riesgo genérico[399]. Por su parte, en relación al contenido de las cláusulas delimitativas, se puede distinguir en:

(i) Temporal: alude a los límites del tiempo entre los cuales el contrato produce sus efectos. El asegurador brinda pro-

---

397 GARRIGUES, Joaquín, *Contrato de seguro terrestre*, Aguilar, Madrid, 1982, pág. 144.

398 Afirma SOLER ALEU que la delimitación del riesgo puede ser objetiva o subjetiva: la primera consiste en poner fuera de la cobertura a determinados riesgos o daños, expresamente consagrados en la póliza, y a su turno admite una triple distinción causal, temporal o espacial. En la segunda la situación de ausencia de seguro deviene a raíz de que el siniestro es causado por un acto voluntario ejecutado con dolo o culpa grave del asegurado. SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1969, pág. 65 y ss.

399 *"...las cláusulas de delimitación de cobertura pueden asumir diversas modalidades. En unos casos la delimitación resulta de la descripción efectuada en la póliza, de supuestos circunscriptos del riesgo genérico básicamente amparado por el seguro: el solo enunciado del alcance de la hipótesis descripta constituye una referencia implícita a los límites de la misma y, por ende, reviste función delimitativa. En otras ocasiones la delimitación es efectuada de manera negatoria, esto es, indicando directamente que situaciones son puestas fuera del amparo. Otras veces, menos frecuentes, la delimitación resulta de la inclusión de algún supuesto excepcional y circunscripto, más o menos ajeno al riesgo genérico cubierto"*. BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 549.

tección durante el periodo de vigencia material de la póliza.

(ii) Espacial: indica el territorio dentro del cual el asegurador brinda tutela, el lugar en el cual debe producirse el suceso para que la responsabilidad que se deriva sea cubierta por el seguro. La garantía prometida se restringe a un lugar determinado o una zona amplia de ocurrencia del siniestro[400].

(iii) Personales: la operatividad de la cobertura asegurativa está íntimamente ligada a la condición personal del sujeto que participa en el evento descrito por la póliza[401].

(iv) Objetivas: la hipótesis bajo amparo está vinculada a un bien, en *latu sensu*, comprensivo de cosas, bienes inmateriales, actividades, susceptibles de integrar el presupuesto fáctico de cobertura[402].

---

400 "*El ámbito de aplicación espacial de un contrato de seguro de responsabilidad puede ser el país de celebración del contrato (lo cual es usual); este último y sus países limítrofes (muchas veces previsto en la póliza o incorporado por endosos en los seguros de responsabilidad civil de automotores), o una zona, región o aun un establecimiento o domicilio, o éste y sus linderos*". BULLÓ, Emilio H., *El Derecho de Seguros y de otros negocios vinculados*, ob. cit., nota pág. 281.

401 "*...pueden establecerse delimitaciones personales, cuando el amparo asegurativo sólo opera –o, por el contrario, queda excluido–, cuando el siniestro afecte o se refiera a personas que revistan una calidad determinada (p. ej., conductor del vehículo indicado en la póliza; o empleado del asegurado o pariente de éste, etc.), o bien cuando la descripción del ámbito de cobertura señala determinadas conductas del asegurado o de terceros, a los fines de su inclusión o exclusión del seguro. Por ejemplo, en el seguro de robo en actividades comerciales, industriales y civiles, se excluyen los siniestros en los que el delito fue cometido o instigado por dependientes del asegurado*". BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 549 y nota.

402 BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 551. Ejemplifica el doctrinario en la pág. citada que "*...en el seguro de automotores, el vehículo en función del cual se estructura el*

(v) Causales[403]: referidas al o los riesgo(s) asumido(s) o no por el asegurador, especificados expresa o implícitamente en la póliza, consistente *"...en la determinación conceptual de las causas que deben producir el siniestro, indicando cuáles son las comprendidas y cuáles las excluidas. [...] tiene por función la descripción de las causas incluidas o excluidas de la cobertura asegurativa, de forma que según se esté ante un hecho real que responda a las primeras o a las segundas, existirá o no el amparo..."*[404].

(vi) Cuantitativas: es dable agregar una categoría común a todos los ramos de seguro, que pone un tope máximo a la prestación del asegurador y se denomina límite cuantitativo. El límite está constituido en este ramo por la indicación de una suma, llamada cantidad máxima[405]. La franquicia[406],

---

amparo constituye la base esencial sobre la cual se apoyan las distintas coberturas que pueden otorgarse a través de esa especie de póliza".

403 Meilij – Barbato definen la delimitación causal como aquellos acontecimientos descriptos en la póliza que constituyen causas de siniestros cubiertos por el seguro, e indican que a la categoría se le suele efectuar ciertas exclusiones que se clasifican en delimitación objetiva y subjetiva. MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 62. *"La ley establece, en materia causal, delimitaciones subjetivas (dolo; culpa grave –arts. 70, 114, 135, 136 y 152, LS–), y objetivas (vicio propio, guerra civil e internacional, motín o tumulto popular –art. 71, LS–; terremoto, en el seguro de incendio –art. 86, LS–)"*. BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 553.

404 BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 552.

405 *"Es la expresión técnica que indica la suma máxima que el asegurador se obliga a pagar"*. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., nota pág. 63.

406 *"Se suele indicar con la expresión "franquicia" bien sea la limitación que excluye del seguro los daños insignificantes, o sea los inferiores a un determinado monto", bien sea la limitación que deja a cargo del asegurado un porcentaje del daño consiguiente al siniestro. El fin de la primera limitación referente a los daños insignificantes, es evitar un procedimiento de liquidación cuyo costo*

cláusula convencional o legal que establece los importes mínimos a partir de los cuales el asegurador responde, integra la categoría de marras.

4.2. EXCLUSIONES DE COBERTURA

(I) MOTIVOS

En líneas generales las exclusiones de cobertura por imperativo legal o instrumental, encuentran basamento en la inconveniencia técnica de brindar garantía asegurativa a supuestos específicos configurativos de riesgos intensos, generales o probables, y que para el caso de otorgarla, encarecerían extremadamente la prima y consecuentemente harían ineficaz al instrumento[407].

Adentrando al análisis de los motivos específicos, es posible afirmar que forma parte de la naturaleza intrínseca del seguro: (i) la incertidumbre en relación a la producción del siniestro; y (ii) ante la ocurrencia, la no provocación y/o intervención por parte del asegurado, dicho de otro modo su ajeneidad (el siniestro debe ser ajeno a la actuación del asegurado)[408].

---

pueda superar a la cuantía del siniestro [...]. La otra franquicia tiene a veces el fin de no quitar al asegurado todo interés económico en evitar el siniestro". VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 102 y 103.

407 El asegurador estudia el "comportamiento o andanza del riesgo", en el marco de una cobertura específica, sobre la base de causas regulares y constantes, y separa o aparta los riesgos que responden a un origen irregular o anormal –que son los que producen perturbaciones en los resultados calculados– a fin de eliminar y/o minimizar su alea. Cfme. MORANDI, Juan Carlos Félix, *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, ob. cit., pág. 1121.

408 Conforme exposición de motivos de la LS. *"...el asegurado no puede con su conducta voluntaria provocar el siniestro –hecho condicionante de la*

La idea central es mantener limitado el estado del riesgo[409] por el asegurador asumido al momento de contratar, dentro de un marco de normalidad, que tornen económica y técnicamente conveniente al seguro. El argumento basal específico de la exclusión por el asegurador, en los supuestos de culpa grave o dolo, es que la actuación del tomador o asegurado afecta el normal desenvolvimiento del riesgo *"...al incentivarse exageradamente la probabilidad siniestral tomada en cuenta al diseñarse la relación asegurativa"*[410]. Por ello, en nuestro país, conforme reiterada y permanente práctica

garantía asumida por el asegurador–, que es por naturaleza "causal" o "fortuito". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 100.

409 En el Capítulo II, nota 98, siguiendo a Viterbo, se aludió a la noción del estado del riesgo a fin de distinguirlo del concepto de riesgo mismo. Al efecto se indicó que es el conjunto de las circunstancias de hecho, subsistentes en un determinado momento histórico, considerado en relación con probabilidad de que, dado ese conjunto de hecho, se produzca el siniestro. Siguiendo al mismo autor italiano, Halperín establece que... "*Por estado de riesgo se entiende un estado de hecho concreto, o imaginado como tal, referido al presente, o a un determinado momento histórico, considerado desde el punto de vista de la probabilidad que, dado este estado de hecho, se verifique el siniestro. Sólo forman parte de él las circunstancias que se dicen influyentes sobre el riesgo, y que son las que según la experiencia común, tienen cierta influencia sobre las probabilidades de que se verifique el siniestro. En él no se incluye la causa más próxima o adecuada del siniestro*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las Leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 473.

410 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 221. "*...es necesario que exista una probabilidad tan acentuada de que acontezca el siniestro, que produzca una exorbitante agravación del riesgo. La culpa grave se encuentra esencialmente ligada a la agravación del riesgo, por lo que deriva, en este aspecto, en un fenómeno cuya conceptualización no puede dejar de lado la técnica asegurativa*". Cfr. LA TORRE, Antonio, *Scritii di diritto assicurativo*, ob. cit., pág. 351. Cit. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., nota pág. 220.

asegurativa, son situaciones puestas *ab initio*[411] por la ley (art. 70 y concs. LS) y por los contratos de seguro –a efectos de permitir al asegurador ofrecer una cobertura cuyo costo resulte económicamente conveniente–, como excluidas de la cobertura. Constituyen casos de falta de configuración causal suficiente, esto es, no se encuentran reunidos los requisitos exigidos dentro de la delimitación de la cobertura que pongan en acción la garantía del seguro[412]. Sin embargo, existen diferencias notorias[413] entre los justificativos de ambas exclusiones, a saber:

(i) Dolo: el asegurado provoca a través de la realización de un acto que reviste el carácter volitivo directo e intencional,

411 "*...dado que se refieren a supuestos que están más allá del contrato, reciben la gráfica denominación de situaciones de "no-seguros"*. BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 555.

412 Cfr. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 23, 24, 25 y 129.

413 "*Si bien ambas situaciones (dolo y culpa grave) producen, el mismo efecto excluyente de cobertura, su naturaleza es un tanto diferente, pues en el dolo existe, cuanto menos, la voluntad de provocar el hecho siniestral (o simular su producción accidental o la relación causal respecto de un acontecimiento al que se es ajeno), en tanto que la culpa grave supone falta de intención siniestral en el asegurado o beneficiario, pues, como se ha señalado, la culpa es siempre un elemento subjetivo ubicado entre el dolo y el caso fortuito*". MAYNZ, C., *Curso de derecho romano*, trad. POU y ORDINARIAS, J. Molinas, Barcelona, 1887, t. II, nº 172 – III, pág. 8. REZZÓNICO, Luis M., *Estudio de las obligaciones*, Depalma, Buenos Aires, 1961, t. I, pág. 148. SALVAT, Raymundo, M., *Tratado de Derecho Civil argentino*, vol. I, Obligaciones en general, Tea, Buenos Aires, 1952, t. 1, nº 121, pág. 131. Cit. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit. págs. 123 y 124. "*Es así que la culpa difiere ontológicamente del dolo en que en la imputación culposa se requiere apenas un conocimiento potencial, un conocimiento que se hubiera llegado a poseer si se hubiese actuado con la diligencia debida, mientras que el dolo presupone la actuación a sabiendas del daño que habrá de causarse*". TRIGO REPRESAS, Félix A. – COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H. (directores), *Código civil comentado, obligaciones, t. I: artículos 495 a 651*, ob. cit., págs. 143 y 144.

una relevante modificación de la estructura asegurativa[414], tenida en cuenta al momento de celebrar el contrato para calcular la relación económica riesgo-prima. Existe en el sujeto una prístina intención, no necesariamente de mala fe[415], de realizar el riesgo previsto en el objeto del contrato, que fulmina el alea en la producción del siniestro, la incertidumbre en mira al tiempo de contratar, y hace desaparecer el riesgo. Tratase del elemento esencial para la existencia y configuración de la relación de seguro[416], por ello,

414 Afectando, según el maestro Halperín, la médula del contrato.

415 V. gr. El tomador, que aseguró la vida de su caballo en el marco del seguro de animales, quiere evitar el sufrimiento del equino que padece una enfermedad terminal y decide, sin requerir consentimiento de su asegurador y sin tratarse de una hipótesis de excepción contemplada legalmente (art. 106 LS), con intenciones loables, matarlo. Se advierte que no hay en su conducta mala fe, empero su accionar elimina la incertidumbre respecto al momento del acaecimiento del siniestro y le priva de su derecho indemnizatorio. Así, opinablemente uno de los máximos exponentes y estudiosos de la temática en cuestión alude a que... *"en el derecho de seguros pueden darse hipótesis que, si bien caen dentro de la normativa del art. 70, LS, no median en ellas conductas de mala fe: tal acontece en el caso que el asegurado provoca intencional e injustificadamente la destrucción del bien de su propiedad amparado por el seguro, pero sin que exista propósito de requerir indemnización del asegurador. Esto muestra que aun la exclusión del dolo está fundamentalmente instituida por razones propias de la naturaleza y la técnica del seguro, ya que la causación intencional e injustificada del hecho siniestral suprime la aleatoriedad, es decir el riesgo –elemento esencial del seguro, que es un contrato cuyo objeto consiste en la cobertura de un riesgo–. La injustificada provocación intencional del hecho siniestral transforma la posibilidad en certeza, por la sola decisión del asegurado o beneficiario, eliminando la incertidumbre, aunque sea relativa, propia de la esencia del seguro, que es contrato aleatorio. La fundamental importancia que la incertidumbre asume en el contrato de seguro se revela a través de otras normas jurídicas, como ocurre, por ejemplo, con el art. 3º, Ley de Seguros"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., nota pág. 24

416 Véase Capítulo II: "El seguro de la responsabilidad civil", parágrafo 5.2: "Elementos constitutivos del contrato". *"...tal conducta torna cierto el siniestro por acción unilateral del asegurado, desplazando a un elemento esen-*

precisamente, la situación excede los límites de la cobertura asegurativa. La exclusión, de cobertura imposible, encuentra apoyatura en la naturaleza y técnica del seguro, concretamente eliminación del riesgo, pérdida del carácter intrínsecamente aleatorio que gobierna el contrato[417] en estudio.

A la razón expuesta, cabe agregar otras, verbigracia el siniestro en el que ha mediado provocación dolosa resulta ofensivo a la moral y el orden público, y por tal imperio no puede recibir la protección del orden jurídico[418]; que el acto doloso implica normalmente un ingrediente de mala fe, que comporta frecuentemente una figura delictiva, tipificada como una especie agravada de estafa –a la compañía de seguros– o de estafa simple, reprimido por el Derecho en toda su normativa, inclusive en el campo del seguro[419];

---

cial del seguro: la incertidumbre". MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 63.

417 "*...en el caso de que el siniestro haya sido provocado dolosamente, su cobertura sería ontológicamente imposible, porque implicada la provocación intencional del hecho siniestral, se quiebra la hipótesis estadística sobre la cual se estructuró la relación asegurativa entre las partes; el dolo es el antiseguro, ya que elimina la incertidumbre, esencial a ese contrato signado por la alietoriedad*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 991. "*En efecto, un siniestro provocado dolosamente por el asegurado importa hacer recaer la verificación del evento en la voluntad exclusiva de uno de los sujetos del contrato, fracturándose así el principio general consistente en que el asegurador cubre o garantiza las pérdidas o daños ocasionados por casos fortuitos, noción que incluye los hechos de terceros, aun intencionales, que son fortuitos respecto del asegurado, y por sus hechos culposos*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 99.

418 Cfme. MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 63.

419 Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 24. "*No es caracterizante del dolo, la finalidad específica de causar daño, ni indudablemente la de obtener lucro con la indemnización*

que su cobertura importaría un pacto exonerativo de responsabilidad[420]; que su asegurabilidad dejaría al asegurador a merced de la voluntad del asegurado, comprometiendo la seguridad social[421].

(ii) Culpa grave: la conducta del asegurado constituye la causa[422], o una de ellas, de producción del evento dañoso. La imprudencia extrema, exagerada negligencia o inusitada inexperiencia, que linda con el dolo –al extremo de identificar algunos autores ambas exclusiones–, provocan la realización del riesgo. La diferencia radical respecto a la conducta dolosa es que en la hipótesis no existe un obrar intencional, deliberativo en el sujeto, su voluntad no pretende provocar el siniestro. Consecuentemente no hay, ni puede haber mala fe, desde que su intención no es eliminar

---

que, en cambio, tipifica la figura de la estafa de seguro. En suma, el dolo excluido de cobertura, es el provocado voluntaria y concientemente por el asegurador, sin que éste haya tenido como propósito obtener la indemnización a cargo del asegurador". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 101.

420 Cfme. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 99. Los prestigiosos autores consideran que el fundamento último de la exclusión del dolo de la cobertura del seguro, se halla en consideraciones de orden público y de alta moralidad que deben presidir la validez de los contratos.

421 Cfme. VIVANTE, César, *Derecho Comercial*, t. 14, vol. 1, *Del contrato de* seguro, Ediar, Buenos Aires, 1952, pág. 314. Cit. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 99.

422 *"...en las exclusiones causales rige, como es obvio, la exigencia de que se configure la relación de causalidad (negatoria) derivada de esas excepciones al amparo. La situación excluida debe haber constituido la causa del hecho puesto fuera de la cobertura. En ciertos casos puede haberse configurado el hecho constitutivo de la excepción, pero no estar el mismo causalmente vinculado al acaecimiento del siniestro [...]"*, BARBATO, Nicolás H., *Derecho de Seguros*, "Homenaje de la Asociación Argentina de Derecho de Seguros al profesor doctor Juan Carlos Félix Morandi", Hammurabi, Buenos Aires, 2001, pág. 43.

la incertidumbre o recortar el objeto del contrato. Sin embargo la situación es puesta fuera de cobertura –siempre por motivos técnico-económicos– debido a que se produce un incremento notorio en la probabilidad de la ocurrencia del evento que afecta a la masa de asegurados en su totalidad, a raíz de la agravación del riesgo devenida por la conducta atípica del asegurado.

4.3. REGLAS JURISPRUDENCIALES DE INTERPRETACIÓN

(I) CONFIGURACIÓN

Se refirió anteriormente al inconveniente que trae aparejado definir el concepto en análisis[423], que permitiría englobar la totalidad de las hipótesis comprensivas, y consecuentemente allanaría el camino en la determinación de los supuestos excluidos de garantía. A raíz de la enorme dificultad existente, tanto la doctrina –nacional e internacional–, como la jurisprudencia, se esmeraron en establecer pautas indicativas configurativas de conductas que revisten el carácter de culpa grave[424]. El contorno conceptual fue

---

423 "*No se nos escapan las dificultades existentes para circunscribir ontológicamente la noción de "culpa grave", porque es imposible proceder a la delimitación de su concepto con la escuadra y el compás, como cuando se trata de un cuerpo físico*". Sorba, Pedro E. c. Paraná, S.A. de Seguros", CNCom., sala B, 9 de septiembre de 1982, ED, 102-812.

424 Afirma STIGLITZ que... "*para alcanzar con equidad la noción de culpa grave, se hace ineludible manipular dos elementos de interpretación de la institución que contribuyan a sanear, consolidar y prestigiar el contrato: a) Que no se frustre la función del seguro. b) Proteger sólo aquellas conductas que éticamente merezcan garantía. Lo primero significa que la noción de culpa grave –si, como se pretende en la Exposición de motivos, es aconsejable mantenerla, entre otras razones, por las dificultades de probar el dolo– que adopte la doctrina y la jurisprudencia, sea lo suficientemente equilibrada para evitar los abusos que durante años conspiraron contra la práctica sana de este seguro. Y ello alcanzó tal grado de resonancia que la actitud de las aseguradoras –convalidada por una jurisprudencia vacilante–, llegó a calificarse de escamoteo del contrato mismo*

dado por VIVANTE[425] a través de una doble fórmula[426], a saber: (i) omisión de los cuidados ordinarios que hubiere empleado el asegurado de no haber estado cubierto por el seguro[427]; y (ii) falta absoluta de vigilancia que suelen em-

en perjuicio del asegurado, pues la interpretación sostenida importaba concluir que carecían prácticamente de objeto los seguros contratados cuando justamente el propósito buscado (causa) era que se mantuviese indemne el propio patrimonio en el supuesto de daños causados por culpa a terceros". STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., págs. 183 y 184.

425 VIVANTE, César, *Contrato de seguro*, t. I, trad. SENTÍS MELENDO, Santiago, Ediar, Buenos Aires, 1952, pág. 319. Cit. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 217. Vivante, seguido por la doctrina más prestigiosa –que influyó notablemente en nuestro país–, caracterizaba la configuración de culpa grave a través de una doble pauta: (i) *"la omisión de los cuidados ordinarios que hubiere empleado el asegurado de no haber estado asegurado"*, y (ii) *"la aplicación de la fórmula romana, es decir, la omisión de los cuidados y de la vigilancia más elementales, que suelen emplear hasta las personas menos prudentes"*. Cfme. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 261.

426 *"...la doble fórmula comprende tanto la voluntaria asunción de un riesgo muy probable (fundada en una actitud de indiferencia hacia las consecuencias previstas, debida a la existencia de un seguro que se supone las cubrirá) como la omisión de las precauciones más elementales, adoptadas habitualmente hasta por los miembros menos diligentes del grupo social en el que la relación asegurativa se desarrolla"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 221.

427 *"La fórmula que se refiere a la omisión de las ordinarias cautelas que hubiere empleado el asegurado de no haber estado cubierto por el seguro, de gran aceptación en la jurisprudencia, se refiere –en nuestra opinión– más bien a aquellos casos de culpa grave constitutivos de una actitud que en el derecho penal está categorizada como "dolo eventual" (y que en el derecho civil, como antes señalamos, forma parte del ámbito de los actos culposos, ya que el dolo civil es siempre dolo directo). De tal forma, apunta más bien a una de las especies de culpa grave: la que está caracterizada por una actitud de indiferencia del asegurado respecto de que se produzca o no el siniestro, debido a que, suceda lo que sucediere, él está cubierto de las consecuencias de su conducta por el seguro. Este tipo de actitud es calificado por Vivante como una verdadera "intención*

plear aun las personas menos prudentes[428]. La reunión de ambos elementos no privaba al asegurado de la garantía del seguro, el doctrinario exigía además que la conducta causante del siniestro fuera imputable personalmente[429].

Así, siguiendo las pautas establecidas por el maestro italiano[430], se sostuvo que la culpa grave:

---

desleal, que casi se confunde con el dolo". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 218 y 219.

428 "*Esta segunda fórmula va a complementar a la anterior, abarcando aquellos casos en que aun cuando no exista efectiva conciencia de la extrema probabilidad de que se produzca el hecho dañoso, una elemental prudencia, existente aun en las personas menos cautelosas, ha debido ponerla de resalto. Estamos aquí en el terreno de la "debida diligencia", de aquellas cautelas que "deben" ser adoptadas, de forma tal que la mera comprobación del resultado no querido permite determinar el defecto de actuación, sin hacerse referencia alguna a la incidencia que en tal comportamiento pudiera haber tenido la existencia de un contrato de seguro aplicable, en principio, a hechos de esa naturaleza. Se trata, en realidad, de la lisa y llana aplicación de la fórmula oriunda del derecho romano: no emplear los cuidados y vigilancias que todo el mundo utiliza, aun los menos prudentes y previsores*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 220.

429 VIVANTE, César, *Contrato de seguro*, t. I, ob. cit., pág. 320. El autor, a raíz de las dificultades prácticas de prueba asimilaba la culpa grave al dolo, y refería que en los casos de culpa grave, sin perjuicio de que no se acreditaba la intención de provocar el siniestro, se corroboraba en el asegurado una indiferencia y despreocupación exagerada por el riesgo que hacía presumir intensamente tal intención. Cfme. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 217 y 218.

430 "*La jurisprudencia ha elaborado [...], un concepto de culpa grave, siguiendo, en general, la opinión de Vivante. Este autor expresaba que serán los jueces quienes, ante el caso concreto, deberán evaluar las circunstancias particulares del mismo a fin de establecer si ha mediado culpa grave del asegurado; y, como pautas prácticas para establecer tal extremo, señala que se estará ante esa culpa calificada cuando, por ejemplo, "el asegurado omite las ordinarias cautelas de que hubiera usado si no se hallara resguardado por el seguro" o "si es culpable de falta absoluta de vigilancia que suelen poner aun las personas menos prudentes", o cuando no habiéndose podido probar la existencia de dolo, "hay en el asegurado una tal despreocupación por el peligro que lo hace presumir fuerte-*

- Existe cuando el asegurado faltó a la diligencia de un buen padre de familia[431], ya por comisión, ya por omisión[432]; cuando el asegurado omitiese las ordinarias cautelas que hubiese usado de no hallarse al amparo del seguro[433]; cuando es culpable de la falta absoluta de vigilancia que suelen poner aun las personas menos prudentes[434].

---

mente", agregando, asimismo, que la culpa grave "linda con el dolo", y que el juez deberá plantearse el interrogante de si el asegurado habría obrado de esa misma forma en caso de no haber estado asegurado, o si lo hizo precisamente porque sabía que los aseguradores reembolsarían los perjuicios que de tal conducta derivaren". MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H, *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 66, quienes citan a VIVANTE, César, *Contrato de seguro*, t. I, ob. cit., págs. 319 y 320.

431 Explica el maestro italiano Donati en su obra cumbre *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, vol. II, Giuffrè, Milán, 1954, pág. 154, que configura culpa grave... *"la violación grosera de la normal diligencia del buen padre de familia"*.

432 *"...si bien el vehículo estaba al momento del accidente al mando del conductor autorizado, el tribunal encontró altamente reprochable la conducta de asegurado, incurso en culpa grave por omisión, ya que estaba perfectamente al tanto del estado de ebriedad de quien manejaba y no sólo le ofreció conducir sino que, además, viajaba en el mismo vehículo"*. Expte. 204.790, inédito, "Canteros, Magna y otros v. Martínez, Marcelo y otro s/ daños y perjuicios", CNac. Civ., sala H, 13 de junio de 1997. Cit. AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 234 y nota.

433 *"Otra jurisprudencia ha asimilado a la "culpa grave" con la conducta que el asegurado no hubiera observado de no haber estado asegurado. Es decir, la existencia del seguro, y la creencia de que va a ser indemnizado, hacen, de acuerdo a esta posición que el asegurado se despreocupe de cuidar el riesgo. Ver: Kumcher, Abraham c. Arcadia, CNCom., sala A, 12/12/66 y Rosas, Jorge c. El Comercio, CNCom., sala A, 31/5/68"*. PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 997, nota 3.

434 VIVANTE, César, *Derecho Comercial*, t. 14, Ediar, Buenos Aires, 1952, págs. 316 y ss. Cit. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, Astrea, Buenos Aires, 1980, págs. 137 y ss., y 186.

- Se reduce a un error, una negligencia o imprudencia grosera[435], anormal[436] pero cometida sin malicia[437]; una ligereza u omisión de cuidados propia de aquel que quiso el acto empero no sus consecuencias[438]; una infracción desusadamente grande[439]; un actuar desbordado de toda cautela[440].

- Implica una negligencia, imprudencia o impericia extremas; no prever o comprender lo que todos prevén o comprenden[441]; omitir los cuidados más elementales; descuidar

---

435 *"...la negligencia o imprudencia cometida, es tan grosera, que apenas si es creíble que su autor no haya deseado, al obrar, causar el daño"*. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 107.

436 *"La culpa grave implica un error, una negligencia o una imprudencia, grosera, anormal, pero sin la intención de causar daño"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 258.

437 *"Se ha sostenido que la culpa grave se reduce a un error, una negligencia o imprudencia groseras, pero cometida sin malicia, a diferencia del dolo, que es un acto cumplido de mala fe, con la voluntad, o al menos la conciencia del resultado"*. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 104, citan a PICARD, M. – BESSON, A., *Les assurances terrestres*, L.G.D.J., París, 1982, págs. 115 a 117 y ss.

438 STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 106.

439 LARENZ, Karl, *Derecho de las obligaciones*, Madrid, 1958, pág. 290. Cit. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 185.

440 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 202.

441 *"La culpa grave puede ser definida como el obrar cuyo resultado dañoso es previsible y deriva de una conducta u omisión tan apartada de las pautas normales del comportamiento, que provocarían la repulsa y censura del individuo medio. Ese grado de culpa consiste, entonces, en la decisión deliberada y consiente del agente del comportamiento, de manera singularmente riesgosa, exponiéndose a sí mismo y a terceros a las consecuencias de ese obrar"*. "Giuliani, Mario y otro c/ Khafil, Isaac y otros", CNCiv., sala I, 23 de septiembre de 1996.

la diligencia más pueril; ignorar los conocimiento más comunes; la violación de la diligencia mínima[442].

- Existe cuando se omite la diligencia elemental de las personas menos previsoras, y más especialmente en el seguro, cuando se incurre en ella por estar asegurado[443]; cuando media una manifiesta y grave despreocupación en la que no se hubiera incurrido de no existir seguro y se identifica más con la voluntad consciente[444] que con el simple descuido[445]; cuando el asegurado no adoptó las mínimas dili-

442 MOSSET ITURRASPE, Jorge, *Responsabilidad civil del médico*, en Seguros y Responsabilidad civil, Astrea, Buenos Aries, 1979, pág. 75. Cit. STIGLITZ, Rubén S.– STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., págs. 106 y 185; y en *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991, pág. 296.

443 HALPERÍN, Isaac – MORANDI, Juan Carlos Félix, *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418 y 20.091*, t. II, Depalma, Buenos Aires, 1983, pág. 857.

444 *"...en la culpa grave [...], el agente tiene plena conciencia de que su acción, con toda probabilidad, puede producir un daño, pero tiene una "temeraria confianza", sea por la intervención del azar, sea porque piensa que lo puede evitar gracias a una muy especial pericia. [...] el agente tuvo plena previsibilidad de la inminente producción del accidente y [...] su conducta fue rayana al dolo"*. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 71.

445 "Hernández, Carlos c/ Compañía Argentina de Seguros Providencia S.A. s/ Ordinario", CNCom, sala C, 16 de noviembre de 1995. *"...la jurisprudencia más reciente, que por intermedio de una línea reiterada de fallos ha sentado que debe existir algo más que un gran descuido o imprudencia para la configuración de la culpa grave: ésta debe identificarse con la conducta del sujeto que prevé el resultado dañoso, no obstante lo cual sigue adelante con su acción y arriesga la producción de tal resultado, creyendo que no se efectivizará. Empleando términos jurídicos propios del derecho penal, podemos decir que la culpa grave que exige la ley 17.418 es aquella que se confunde con el dolo eventual, o con la llamada culpa con representación"*. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 70.

gencias en función de la naturaleza de la obligación y de las circunstancias de tiempo, persona y lugar[446].

- Se trata de la asunción consciente e innecesaria de un riesgo probable[447]. Configura una conducta violatoria del comportamiento antisiniestral que el asegurador presupone en el asegurado y que ha computado a los fines de la cobertura y consecuentemente para establecer la prima, desorbitando de un modo anormal la conducta prevista por las partes en el contrato[448].

- Es un concepto relativo –por ende apreciable[449]– y cualitativo[450].

---

446 "*Cuando la ley 17.418 alude a la "culpa grave", establece una delimitación subjetiva del riesgo cubierto, con el objeto de mantenerlo encausado dentro de un marco que excluya de la cobertura las alteraciones al comportamiento siniestral previsto, y originadas en la falta de adopción de las mínimas diligencias exigibles al asegurado, en función de la naturaleza de la obligación y de las circunstancias de tiempo, persona y lugar*". "Sorba, Pedro E. c. Paraná, S.A. de Seguros", CNCom., sala B, 9 de septiembre de 1982, ED, 102-810.

447 WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* ED, 98-1014.

448 "Espósito Tuccillo, Antonio c/ Pirroncello, Vito F. S. y otro s/ sumario", sala B, Cámara Nacional Comercial, del 20 de septiembre de 1989. QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, ED, 137-418.

449 "*...la noción de culpa grave ocupa la franja central cuyos linderos lo constituyen, de un lado, la culpa leve, tal como es definida por el art. 512 del Código Civil, y, del otro, el dolo, previsto en el art. 1072 del mismo ordenamiento jurídico*". STIGLITZ, Rubén S., *Derecho de Seguros*, t. I, 4ª ed. actualizada y ampliada, La Ley, Buenos Aires, 2004, pág. 289. El juez aprecia soberanamente las circunstancias que rodearon el siniestro e interpreta –con criterio restrictivo– si la conducta del asegurado configuró la causa del evento. "*En la caracterización de la "culpa grave" surgen, en la práctica, dificultades derivadas de su carácter de categoría cuyo perfil depende de una valoración concreta de cada conducta en el caso determinado. De allí un cierto grado de imprecisión, en el cual juega un importante papel el criterio valorativo empleado por el juzgador, el contexto fáctico en que se da la actuación, el medio*

(II) CARACTERÍSTICAS

En el marco del seguro de responsabilidad civil automotor, y principalmente a partir de la adquisición de su carácter de obligatorio, tanto la jurisprudencia como la doctrina, han establecido pautas específicas que deben ser exigidas a la conducta del asegurado. Éstas coadyuvan a identificar la culpa grave y consecuentemente permiten hacer operativa la exclusión establecida en los arts. 70 – 114 de la LS; y reiterada –y ampliada– en la cláusula 20 de las condiciones generales de póliza, en miras a armonizar la normativa regulatoria de los seguros obligatorio y voluntario de responsabilidad civil previstos en la LNT y LS, respectivamente. Es menester, asimismo, según los términos de la propia Corte federal efectuar un análisis contextual, considerando el contrato, el momento, la persona, el lugar, a fin de ponderar la configuración[451] de culpa grave en el con-

social con sus modalidades de conducta, etc.". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 584. "*Al eximir el art. 70 de la ley 17.418 (ADLA, XXVII-B, 1677) de responsabilidad a la aseguradora en aquellos casos en que el asegurado provoca dolosamente o con culpa grave el siniestro, debe determinarse si ha existido tal culpa grave o mera negligencia, lo que es una cuestión librada a la libre apreciación judicial y de interpretación restrictiva*". "Olmos, Paula E. c. Starapoli, Antonio R y otro", CNCiv., sala E, 11 de junio de 1990. COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H., *El seguro de daños y la culpa grave del asegurado*, pub. cit., págs. 553 y 554.

450 STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 104.

451 "*...en las situaciones de "culpa grave" deben analizarse varios aspectos que hacen a la configuración de la exclusión. 1) La faceta material, consistente en la conducta culpable misma, a los fines de determinar su intensidad y ver si la misma ha alcanzado el grado necesario para ser incluida categorialmente en la zona de exclusión de cobertura; 2) la posición personal de quien ha ejecutado el acto, a fin de establecer si es o no persona que revista la calidad de titular del interés asegurado (aunque fuere parcialmente, como en los casos de condominio), de forma tal que se constituya en sujeto con aptitud generadora de efecto excluyente de la cobertura; 3) la vinculación causal entre ese actuar gravemente*

trato de seguros[452].

Dichas pautas a continuación son detalladas:

(i) Personal[453]: la generalidad de los contratos de seguro

culposo y el acaecimiento del siniestro: como hemos destacado antes, la "culpa grave" del artículo 70 de la Ley de Seguros es una exclusión subjetiva causal, es decir, debe haber tenido incidencia directa en la producción del siniestro". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 212 y 213.

452 *"La configuración de la culpa grave debe ser analizada de conformidad con las circunstancias particulares de tiempo, persona, y lugar que se relacionan con el hecho, pues sin su ponderación no hallaría adecuado fundamento la exoneración de responsabilidad de la aseguradora"*. Autos Olmos c/ Strapoli, publicado en JA el 1 de julio de 1992, Nº 5783, págs. 35 a 39. Cit. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., págs. 258 y 261.

453 Al analizar el tópico, en elocuente elucubración Barbato alude a la extensión subjetiva de la culpa grave, temática no desarrollada suficientemente, según el doctrinario, por la LS. Al respecto afirma que... *"Es necesario determinar, en cada caso, si la acción gravemente culposa, que al incrementar desmesuradamente la probabilidad siniestral se constituyó, en última instancia, en la causa del siniestro, ha sido ejecutada por persona con aptitud jurídica para producir el efecto excluyente de la cobertura. Ello resulta de fundamental importancia, ya que no cualquier sujeto posee aptitud para que sus acciones puedan llegar a convertirse en un supuesto excluyente de la cobertura del seguro [...]. Considerando, pues, que la "culpa grave" del artículo 70 de la Ley de Seguros opera como una exclusión de cobertura establecida por la propia ley, y que por su misma naturaleza está referida al asegurado, titular del interés cubierto por el seguro, cabe destacar que la misma constituye una exclusión personal, es decir, que sólo el asegurado tiene la aptitud jurídica para generar, ante una conducta suya gravemente culposa, el desplazamiento del hecho siniestral fuera del ámbito de la cobertura asegurativa"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 207 a 209.

La Sala A de la Cámara Nacional Comercial, en autos "Vitola de Oliva, Carmen c/ Previsión del Hogar Sociedad Cooperativa de Seguros Limitada", fallado el 7 de mayo de 1973, y publicado en ED, 51-455, estableció la siguiente doctrina: *"la culpa grave debe ser imputada al asegurado, no pudiendo extenderse la limitación de cobertura al hecho de un tercero, pues de lo contrario significaría desvirtuar la finalidad del seguro, la buena fe con que el*

son celebrados por cuenta propia, y por ello se identifican las calidades de tomador[454] y asegurado. A fin de que proceda la causa legal de exoneración de responsabilidad de la aseguradora, la producción del siniestro debe ser consecuencia de la culpa grave personal del tomador – asegurado[455], siendo imposible su extensión a terceros[456], aun

contrato debe ser ejecutado y la extensión de las obligaciones del asegurador". Cit. AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico-prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 235 y nota.

454 *"...la figura del "tomador" es la resultante de separar, en los casos de seguro por cuenta de terceros, la calidad de contratante ("tomador") y la de titular del interés cubierto por el seguro ("asegurado")"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 208.

455 *"La culpa grave es una hipótesis de delimitación subjetiva referida exclusivamente al asegurado [...]. La no garantía del asegurador sólo funciona cuando existe culpa personal del asegurado, pero no cuando media la de su dependiente o la de un tercero, como sería, por ejemplo, el hijo, pues ello alteraría o desvirtuaría el objeto del seguro, que es el ponerse el propietario del vehículo asegurado a cubierto de los riesgos causados por el propio chofer, sobre quien no puede ejercer constantemente una vigilancia personal y directa"*. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit. págs. 187 y 190. *"La culpa grave contemplada en el art. 70 de la ley 17.418 es la del asegurado y no la de terceros (dependientes o no)"*. "San Martín Cía. de Seguros c/ Instituto Nacional de Reaseguros", CNFed. Civ. y Com., sala II, 3 de julio de 1992, LL, 1993-A-563. *"La culpa grave jurídicamente relevante debe ser personal del asegurado, no extensible al actuar de personas por las que éste puede resultar civilmente responsable"*. "Banco Quilmes S.A. c/ Aries Cía. Argentina de Seguros S.A.", CNCom., sala C, 3 de julio de 1991, JA, 1992-VII-435. *"La culpa grave ha de ser personal del tomador del seguro y no resulta invocable la defensa cuando aquélla es la del conductor (pariente, empleado, etc.) por quien aquél ha de responder civilmente"*. "Díaz, Héctor F. y otra c/ Ghibaudi, Oscar E. s/ Sumario", CNCiv., sala I, 14 de marzo de 2001. *"En el derecho de seguros rige el principio de la culpa propia, por lo que ninguna norma permite imputar al contratante la culpa de un tercero […]. Sólo la culpa grave del asegurado puede liberar a la aseguradora y no la de terceros por quienes ésta deba responder, pues tratándose de la culpa de aquéllos no se dan razones ni jurídicas ni morales que justifiquen la liberación o el no seguro"*. "Zabaleta, Daniel c/ Ponteprino de Regazzini, Nilda", CCiv. y Com. Junín, 26 de octubre de

cuando fueren familiares o dependientes[457].

(ii) Gravedad de la conducta: la actuación del agente debe ponderarse con rigor y en estricta relación con las particularidades del caso. Se evalúa la gravedad de la conducta del asegurado, que a fin de ser puesta fuera de la cobertura, debe exceder la regular graduación de negligencia[458].

1988, ED, 136-547; "Rojas, Rolando I. c/ Huarpe, Coop. de seguros", CSJ Mendoza, sala I, LL, 1988-E-13.

456 "*Los actos de terceros (a excepción del caso del "tomador" en los seguros "por cuenta") resultan neutros a la exclusión y no pueden ser opuestos al asegurado, que ha contratado la cobertura para cubrirse también de los actos de éstos*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 208. "*Quien contrata un seguro de automotores que incluye el de responsabilidad civil, procura ponerse a resguardo de aquellas contingencias ordinarias que pueden derivarse por el uso de una cosa riesgosa. Es inherente al riesgo creado a cargo del asegurador el mantener indemne al asegurado por hechos de terceros, como los del conductor*". AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico-prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 241. La exclusión de cobertura opera sólo con relación al siniestro provocado por el asegurado, por lo que el asegurador debe cubrir o garantizar los siniestros que se hayan verificado aun por culpa grave del conductor, la de su hijo o las de aquellas personas por las que el asegurado responde civilmente, "*pues ellos se encuentran entre los riesgos de los que el asegurado busca cubrirse al contratar el seguro*". (Teoría de la expectativa racional del asegurado, Cám. I Bahía Blanca, 7/8/1997, "Castelli de Gullini, R. c/ Fernández, F.", LLBA, 1998-369; JA, 1998-II-577; fallo reciente del 08/08/07, SCBA, en la causa: C. 88.235, "Larrea, Juan Antonio y otras contra Quitegui, Carlos Enrique s/ Indemnización de daños y perjuicios").

457 "*...se considera que el asegurado busca también ampararse de situaciones como ésas, en las que su actuación personal ha resultado ajena a la causación del hecho. [...] no rigen aquí ni la representación (pues no existe representación en las situaciones que impliquen ilicitudes) ni las responsabilidades reflejas (pues no es éste un supuesto que genere responsabilidades, ante la falta de la alteridad dañosa de la acción alcanzada por la exclusión*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 209.

458 "*...no se trata de cualquier omisión, sino aquella que reúna los caracteres de grande, de mucha entidad o importancia, enorme, excesiva, y siempre, como*

Así lo sostuvo en reiteradas oportunidades la jurisprudencia[459].

(iii) Interpretación: como toda exclusión debe ser interpretada en forma restrictiva[460]: extender el concepto e in-

bien lo advierte la Corte, dentro del contexto de un contrato de seguro donde el objeto de éste es la asunción de un riesgo de que un siniestro ocurra". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 261. *"...la magnitud de la inconducta debe estar caracterizada por la desmesura y la infrecuencia. No basta que se esté ante actos ejecutados con gran descuido o marcada inadvertencia: las negligencias habituales en el medio, aun cuando a veces sean de importancia, no resultan suficientes para justificar la liberación del asegurador"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 203.

459 *"La Corte Suprema de Justicia de la Nación resolvió que la culpa grave, como causal legal de exoneración de responsabilidad de la aseguradora, excede la regular graduación de negligencia –que es la que se encuentra amparada en los contratos de seguro– y, por su magnitud, resulta cercana a la intencionalidad en la producción del evento dañoso o, por lo menos, traduce una actitud de grave despreocupación ante el eventual resultado perjudicial, aunque éste no haya sido deliberadamente buscado por el sujeto. ("Olmos c. Strapoli", 19/12/91, JA, 1992-III-27)"*. "Bacone, Walter Fabián c/ Campaña Castro, José Santiago", CNCiv., sala D, 24 de octubre de 2007, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2008, pág. 51. *"La cláusula eximitoria en el contrato de seguro por culpa grave del asegurado responde al principio de culpa por extralimitación de lo que no está permitido o incumplimiento de lo prohibido, pero tiene que tratase de un incumplimiento inusitado o inexplicable, pues de lo contrario pocos sería los casos que quedarían amparados por el seguro"*. "Bamberger, Fernando F. c/ Libertad, Cía de Seguros", CCiv. Capital, sala F, 5 de marzo de 1970, JA, 1970-VII-143. Cit. DE LA MARÍA, Jorge – ARANDA, Miguel A., *Jurisprudencia sobre la nueva Ley de Seguros*, La Ley, Buenos Aires, 1972, pág. 73.

460 *"Esto quiere decir que no se presume, sino que tal calificación debe surgir de la interpretación que el juez haga de las circunstancias de tiempo y lugar que rodearon a un hecho. Por eso no puede decirse que siempre una determinada circunstancia constituye culpa grave; salvo que en el contrato de seguro se hubiera pactado que determinados hechos poseen la necesaria calificación de "culpa grave". De haber dudas, se estará por la no existencia de culpa grave, y en consecuencia, el siniestro resultará cubierto"*. PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, pub. cit., pág. 1000. *"La culpa grave*

cluir a la mera negligencia o al simple descuido equivale limitar *in extremis* la garantía del fenómeno asegurativo a los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, y quitar llanamente funcionalidad al contrato.

(iv) Relación de causalidad[461]: para la operatividad de la delimitación subjetiva es necesaria la existencia de una relación de causalidad entre el acto imputable al asegurado[462] y la provocación del siniestro[463].

---

en el ámbito del seguro debe interpretarse con un sentido restringido, porque si se extendiese el concepto a la mera negligencia o al simple descuido, ello equivaldría a limitar la garantía del seguro a los supuestos de caso fortuito y fuerza mayor, lo que le quitaría toda funcionalidad al seguro, y en especial, a la rama dedicada a cubrir la responsabilidad civil del asegurado". "Sorba, Pedro E. c/ Paraná, S.A. de Seguros", CNCom., sala B, 9 de septiembre de 1982, ED, 102-810.

461 "*La relación de causalidad es la consideración del nexo que debe mediar entre hecho o acto, y su resultado para poder formular un juicio vinculativo, es decir, poder afirmar que dado tal hecho o acto y tal resultado, el hecho o acto es la causa del mismo*". SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., pág. 70.

462 "*...la conducta del asegurado deberá haber sido la causa de esa acentuación concreta de probabilidad siniestral, ya sea ejecutando una acción que intensifique notablemente un riesgo normal, ya llevando a cabo una conducta consistente en actos que impliquen someterse a un riesgo marcadamente probable, que era menester evitar, conforme las valoraciones medias y el comportamiento habitual del común de las gentes del lugar*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 222.

463 "*...la culpa grave del asegurado o tomador, para excluir cobertura, debe haber sido la causa del siniestro respecto del cual se pretende invocarla. [...] Esto tiene que ver con la causalidad adecuada (art. 906 del Código Civil) que debe existir entre la conducta culposa (grave) [...] del asegurado y el daño ocasionado, por lo que si no se verifica esta conexión causal, no funciona la exclusión de cobertura en el caso concreto*". PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, rev. cit., pág. 13

(v) Prueba: la culpa grave constituye una cuestión de hecho y prueba que deberá dilucidarse durante el proceso. Al ser una delimitación subjetiva que implica exclusión de cobertura, la carga de la prueba recae en cabeza del asegurador[464], quien si pretende excluirse de responsabilidad deberá probar además de la culpa grave del asegurado, la relación de causalidad entre el acto y el evento, es decir, que como consecuencia de su actuación devino el siniestro, siendo cualquier pacto en contrario ilícito[465].

(vi) Dato objetivo: sin perjuicio de constituir una delimitación causal (la conducta debe estar ligada al resultado) subjetiva (vinculada a la actuación del agente), la culpa grave a partir de la función técnica desarrollada en la materia, justifica su tratamiento como dato objetivo a fin recabar pautas que coadyuven a determinar su configuración[466].

---

464 *"Lo expuesto es aplicación del principio general sobre la materia, consistente en que la distribución de la certeza se atribuye a quien debe acreditar el hecho (culpa grave) que sirva de presupuesto a la norma (art. 114, ley de seguros) que consagre el efecto jurídico perseguido por ella (exclusión de cobertura)"*. STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 188.

465 Cfr. SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, ob. cit., págs. 71 y 72; STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 151.

466 *"La culpa grave", conforme a la función fundamentalmente técnica con que es empleada en el seguro, justifica que, en materia de pautas a tomar en cuenta para la determinación de su existencia e intensidad, sea considerada como un dato objetivo. En efecto, en el diseño del contrato, el asegurador se apoya en estadísticas, que arrojan datos "de masa", sin referencia alguna a las personas que participaron en las acciones que dichas estadísticas mensuran [...]. Ese carácter de datos de masa, sobre los cuales se diseña la cobertura asegurativa, hace que también corresponda tener en cuenta que las pautas de interpretación a adoptar deben ajustarse al medio en el que esos datos han sido recogidos"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 203.

(III) SITUACIONES AMPARADAS

Para atribuir el justo sentido a la expresiones contenidas en los arts. 70 y 114 de la LS, y consecuentemente explicitar conforme a la doctrina y jurisprudencia actual en que supuestos, el asegurador no otorgaría cobertura, hay que proceder por exclusión. Así:

1. Fácil es señalar que no pueden excluirse y por tanto gozan del manto asegurativo, los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.

2. El segundo párrafo del artículo 70 de la LS incluye en el objeto del contrato a los eventos dañosos originados mediando culpa grave del asegurado, realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado.

3. Huelga decir que la póliza cubre los actos culposos del asegurado[467] (extremo que le otorgó el nominativo "seguro de las culpas" en algún pasaje del devenir histórico).

4. La cobertura del seguro se extiende, a los actos perpetrados mediando culpa grave, e inclusive dolo[468], de terce-

---

467 "*Si la compañía aseguradora no cubriera los daños producidos por culpa del asegurado o del conductor, no estaría obligándose, en puridad, a cubrir riesgo alguno, toda vez que es obvio que si el accidente se produjera por culpa exclusiva de la víctima o de un tercero, o por caso fortuito o fuerza mayor, el asegurado no estaría obligado a responder frente al tercero damnificado (art. 113, párr. 2º, parte 2ª, Cód. Civil)*". BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., págs. 68 y 69. "*El seguro tiene la peculiaridad de importar la garantía del hecho culposo del asegurado o de las personas por quienes él es responsable*". HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., pág. 988.

468 "*El dolo que libera al asegurador debe ser personal del asegurado, ya que el dolo de sus dependientes, por ejemplo, puede ser asegurado y si se produce debe ser cubierto por la aseguradora*". LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, ob. cit., pág. 522.

ros (familiar, dependiente o no, conductor), pues es exigencia inequívoca la actuación personal del asegurado[469] para excluir la garantía[470]: "*Consecuentemente la culpa grave debe ser provocada por el contrayente, asegurado o beneficiario. Quedan fuera de la exclusión los siniestros provocados por culpa grave de las personas por las cuales responde el asegurado*"[471].

5. Los siniestro producidos por culpa grave del conductor, en el marco del contrato de seguro materializado con el tomador, igualmente gozan de cobertura asegurativa, porque la cláusula de la póliza que extiende la previsión del art. 114 de la LS a su persona, se encuentra vedada por el art. 158 del mismo cuerpo normativo por tratarse de un supuesto de imperatividad relativa, ya que la subsunción del conductor en la figura del asegurado no juega en su

---

469 "*Según el art. 114 de la LS, la eximición de la aseguradora sólo puede hallarse referida al único sujeto de la relación sustancial a que hace referencia –el asegurado– cuando éste provoque el siniestro por culpa grave. Por ende, fuera del marco de derecho límite subjetivo, nos hallamos emplazados en un riesgo tomado a su cargo por el asegurador*". "Zabaleta, Daniel c/ Ponteprino de Regazzini, Nilda", CCiv. y Com. Junín, 26 de octubre de 1988, ED, 136-547.

470 "*Por tratarse de una hipótesis de delimitación causal subjetiva (perteneciente o relativa al sujeto), queda acotada a la persona del asegurado pues sólo a ella se refiere el texto legal que, por su naturaleza, es norma imperativamente relativa, pues sólo es modificable por convención de las partes, cuando lo sea en favor del asegurado (art. 158, L.S.). En consecuencia, todo supuesto de delimitación causal subjetiva, no es factible de ser extendido a otro sujeto que no sea al que se refiere la norma jurídica*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 97. "*La culpa grave excluida debe ser personal pues, como lo destaca Halperin, se trata de una hipótesis de delimitación subjetiva del riesgo, de tal forma que el asegurador debe indemnizar aun en el caso de culpa grave de las personas de que el asegurado es civilmente responsable o de una acción culposa grave de tercero*". STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., págs. 146 y 147.

471 STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 144. Cfme. DONATI, Antígono, *Trattatto del diritto delle assicurazioni private*, t. II, ob. cit., pág. 155.

favor sino en su desmedro[472]. *"La cláusula contractual precitada* [cláusula 20 de las condiciones generales de póliza], *por la que se amplía el "no seguro" referido a la culpa grave del asegurado a la persona del conductor, es materialmente ilícita (art. 1066, Cód. Civil) por contradecir una norma seminecesaria (art. 114, LS) y, por tanto, abusiva y nula, en tanto desnaturaliza el vínculo obligacional (art. 37, inc. a, Ley de Defensa del Consumidor) al suprimir (vía predisposición) una obligación del asegurador de fuente normativa"*[473].

---

472 *"...si bien es cierto que las partes pactaron de acuerdo con la cláusula 20 de las condiciones generales de la póliza, que "el asegurador queda liberado si el asegurado o el conductor, provoca, por acción u omisión el siniestro dolosamente o con culpa grave", no lo es menos, que lo así acordado no importa una modificación "a favor del asegurado" de lo establecido en el art. 114, de la ley 17.418; y siendo ésta la única modificación posible a tenor de lo normado por el art. 158 de la ley citada, la mencionada cláusula deviene inaplicable [...]. En esas condiciones, el art. 158, de la ley de seguros dispone que las previsiones del art. 114 sólo se podrán modificar a favor del asegurado, conformando un supuesto de imperatividad relativa, esto último por la posibilidad de mejorar la posición del sujeto individualizado. Si ello es así, la extensión a otro sujeto que no es el indicado en la norma resulta inválida. El conductor, en el caso, no es el asegurado, por más condición de centro de interés que revista. La pretendida subsunción del conductor en la figura del asegurado aparece inclusive contradicha por la propia cláusula del contrato. En efecto, si ambos son asegurados no se explica la razón por la cual se los individualiza [...]. Verificado el evento previsto, en cumplimiento del contrato el asegurador debe materializar aquella indemnidad. Ahora bien, en esas condiciones, el deudor de tal obligación aduce una cláusula limitativa en relación a la actuación del conductor, exención que la ley no autoriza. Por tanto, auspiciar esa inteligencia y eximir al asegurador conforma quebrantamiento de la normativa legal y vaciamiento del derecho imperativo por mera autoridad privada. Ningún valor posee la estipulación del contrato frente a la prohibición de la ley. Refleja tan sólo la posición dominante de una de las partes en sacrificio del principio de la buena fe (art. 1198, Cód. Civil)".* "Vega Pérez, Mariano F. y otra c/ Coll, Rubén G. y otro", SCJBA, 9 de octubre de 2003, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, noviembre – diciembre de 2003, págs. 136 y ss.

473 STIGLITZ, Rubén S. - STIGLITZ, Gabriel A., *Contrato con cláusulas predispuestas: su naturaleza contractual*, LL, 1998-E-14. Agregan los autores que *"...no empece que por condición general predispuesta se haya consa-*

6. Para que opere la exclusión de cobertura, la culpa grave del interesado debe ser la causa del evento[474]: la actuación del asegurado debe estar ligada por causalidad con el siniestro[475].

4.4. ASEGURABILIDAD

"...en el seguro contra la responsabilidad civil, la culpa grave es factible de ser cubierta, simplemente porque el artículo 158 de la Ley de Seguros, tolera que las partes modifiquen el contenido del artículo 114, siempre y cuando lo sea para favorecer la posición contractual del asegurado..."[476].

---

grado la extensión de la cobertura al conductor autorizado por el asegurador ni que se haya asimilado a ambos a través de la frase: "...en adelante, la mención del asegurado comprende en su caso, al conductor". Y ello en razón de que la asimilación no está referida a que ambos ostentan la misma condición de partes sustanciales del contrato, siendo el conductor tercero ajeno al contrato de seguro. La asimilación aludida además de ser incorrecta técnicamente es materialmente ilícita en tanto infringe una disposición imperativa (art. 158-3, LS) y además, abusiva en tanto a su través se intenta suprimir la obligación principal del asegurador de mantener indemne al asegurado para el caso de configurarse la hipótesis de exclusión (art. 114, LS)".

474 DONATI, Antígono, *Trattatto del diritto delle assicurazioni private*, t. II, ob. cit., pág. 155. Cit. STIGLITZ, Rubén S., ob. cit., pág. 144.

475 *"...el eje del análisis debe ser "la provocación", y no el dolo o la culpa grave. Es decir, que lo que hay que ubicar en el caso concreto es si hubo provocación y luego si ésta se vincula con la conducta dolosa o con culpa grave del asegurado [...]. Por ello lo primeo que hay que determinar en el caso concreto es si hubo provocación (facilitación o ayuda) por parte del tomador o del beneficiario para que el siniestro se produzca. Luego, sí hay que pasar a la segunda etapa y establecer si existió un facilitamiento o ayuda, que tenga como base de sustento una conducta de estos sujetos. Recién en tercer término debemos establecer si estas conductas configuraron dolo o culpa grave"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 257.

476 STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 108. Afirman los doctrinarios que *"...la inasegurabili-*

La factibilidad de asegurar la culpa grave fue destacada en el pasado por los doctrinarios más autorizados de nuestro país[477]. Sin hesitar constituye en la actualidad[478] un hecho impostergable y –parafraseando a PIEDECASAS– *"un paso de "nueva oportunidad" para el legislador que reforme la ley de contrato de seguros"*[479], asegurar el siniestro cuando su provocación es el resultado de un acto ejecutado con culpa grave del asegurado.

Se mencionan seguidamente razones que avalan la posibilidad de su inclusión dentro del objeto del seguro:

---

dad de la culpa grave que, en principio, consagra el artículo 114 de la ley, es factible de suprimirse por convenio de las partes, pues ni la técnica aseguradora, ni el orden público se oponen a ello".

477 HALPERÍN, Isaac – MORANDI, Juan Carlos Félix, *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418 y 20.091*, t. II., ob. cit., pág. 863; STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 147; STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 110; STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991, pág. 300.

478 Durante el proceso formativo de la LS, y con el designio de justificar la exclusión de la culpa grave del objeto del contrato se manifestó en el Anteproyecto Halperín que: *"La excepción de culpa grave –no obstante el sistema del Código Civil contrario a la graduación de las culpas– obedece a que la sola excepción del dolo, dejará, por lo regular, al asegurador inerme frente al fraude, por las dificultades de la prueba. Esta es la razón del principio, consagrado por la jurisprudencia francesa, de la equiparación de la culpa grave al dolo..."*. HALPERÍN, Isaac, *Ley General de Seguros*, edición oficial, Bs. As., 1959, pág. 7. Por su parte, en la exposición de motivos de la LS se sostuvo que: *"El mantenimiento de la liberación por culpa grave se aconseja en el estado actual de nuestro país, no obstante la tendencia creciente a cubrirla, por las dificultades para probar el dolo, la deficiente organización policial en el interior del país, las dificultades prácticas de una intervención rápida del asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho, etcétera"*. Véase en STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., págs. 154 y 155.

479 PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 259.

1. Expresa consagración legal: la viabilidad de asegurar la culpa grave del asegurado, surge en primer término del artículo 158 de la LS[480], que permite en *pos* de favorecer la posición del contratante esencialmente débil, alterar la norma contenida por el art. 114 del Bloque Legal y cubrir la actuación mediado culpa grave de aquél[481].

2. Obligación legal de asegurar: de acuerdo a lo explicitado en el capítulo anterior, la LNT, ratificó la obligación legal de asegurar la responsabilidad civil derivada del uso de los automóviles, impuesta por el Reglamento Nacional de Transito y Transportes. Este giro copernicano en la materia, que prioriza los inte- reses de la víctima, debió venir acompañado de un sistema de normas, donde ineludiblemente se debió asegurar la culpa grave del asegurado, o mínimamente consagrar la inoponibilidad al tercero víctima. Como nada de ello sucedió, es recomendable asegurar legalmente (v. gr. mediante póliza uniforme de la SSN), en miras al elevado fin social de la entidad, la culpa grave del asegurado.

---

480 "*...la culpa grave en el seguro contra la responsabilidad civil puede ser cubierta por acuerdo de partes por hallarse prevista esa posibilidad en el art. 158 de la ley 17.418, lo cual es tanto como afirmar que cuando el legislador lo creyó oportuno incluyó la disposición entre las derogables*". STIGLITZ, Rubén S., *El siniestro*, ob. cit., pág. 148. "*...la culpa grave [...] puede ser cubierta por pacto en contrario, pues no hallándose con ello comprometido ningún texto legal que lo prohíba en términos absolutos, ni el orden público, ni la regla moral, la garantía asegurativa quedaría modificada, pero en favor del asegurado, posibilidad factible de serlo, pues la ley lo autoriza (art. 158), lo que hace que califiquemos al artículo 114 de la Ley de Seguros, como norma relativamente imperativa*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 113.

481 Sin perjuicio de que la ley contempla la posibilidad, considero que se trata de "letra muerta", una norma inaplicable en nuestro medio. En corto –empero intenso– ejercicio de la carrera abogadil, jamás tuve la fortuna –aunque no pierdo las esperanzas– de ver una póliza, que en sus condiciones particulares estableciera la cobertura de la culpa grave.

3. La asegurabilidad de la culpa grave no elimina el alea[482]: La circunstancia de que la conducta del agente pudiere coadyuvar al acaecimiento del siniestro no impide su inclusión en el objeto del seguro, pues no elimina la incertidumbre respecto a la posibilidad de verificación del evento dañoso[483].

4. Falta de reproches técnicos y/o morales[484]: la circunstancia de incluir en el riesgo la culpa grave del asegurado no

---

482 "*La culpa grave constituye un riesgo, pues ella deja una cierta parte al azar*". LAMBERT – FAIVRE, I. *Il fatto dannoso garantito nelle assicurazioni della responsabilitá professionale in Francia*, Assic., año XLC, fascículo 1, pág. 21. Cit. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 106.

483 "*...la culpa grave no supone el quebrantamiento de la noción del riesgo, pues subsistía la aleatoriedad del contrato en razón de que un margen apreciable del suceso quedaba sujeto al azar. En efecto, el siniestro no depende exclusivamente de la acción personal del asegurado. La falta de intencionalidad y mala fe en el acto suprimen la infracción a la moral y al orden público*". ALONSO SOTO, R., *El seguro de las culpas,* Montecorvo, Madrid, 1977, págs. 289 y 290. Cit. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 292.

484 "*...en el convencimiento de que una infracción grosera a la normal diligencia de un buen padre de familia, no importa otra cosa que culpa, calificada y por ende graduada, pero culpa al fin, que aunque incida en la provocación de un siniestro no se proyecta y por lo tanto no llega a perturbar la noción misma de orden público, ineludiblemente vinculada a principios eminentes y fundamentales en que se sustenta la organización social, concluyo que es posible, por condición particular, cubrir la culpa grave del tomador o beneficiario*". STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, ob. cit., pág. 150. "*La culpa grave habrá de satisfacer una necesidad eventual lícita y, por lo tanto, factible de ser objeto del contrato de seguros y excluirla del ámbito de las delimitaciones causales subjetivas*". STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la Ley de Seguros*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2007, pág. 9. "*...estimamos que tal cobertura es posible, ya que no se está aquí ante actos intencionales o dolosos, insusceptibles de amparo [...]. La culpa grave, pese a su intensidad, se mantiene dentro del ámbito de las imprudencias, negligencias, impericias, etcétera, por lo que no se encuentra alcanzada por la prohibición del artículo 507 del Código Civil* [que norma la imposibi-

atenta contra la técnica asegurativa, la moral y buenas costumbres o el orden público[485].

5. La inclusión de la culpa grave personal del asegurado dentro del riesgo del contrato brinda al tráfico comercial la posibilidad de operar con mayor libertad de movimiento,

lidad de dispensar el dolo del deudor al contraerse la obligación]". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 206.

485 Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 108. Afirmaba Vivante que la culpa grave imputable personalmente al asegurado era el límite de la libertad de las convenciones y constituía una frontera absoluta de la obligación del asegurador de garantizar el resarcimiento de los siniestros ocasionados por culpa del asegurado. Sostenía que un pacto de irresponsabilidad extendido a la culpa grave sería nulo, pues pondría en peligro la seguridad social y dejaría al asegurador a merced del asegurado. Cfme. VIVANTE, César, *Derecho Comercial*, t. 14, ob. cit., pág. 319. Cit. STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, ob. cit., pág. 139. A fin de aprehender el pensamiento del autor de reconocido prestigio internacional, resulta indispensable interpretar en el marco del contexto el coto impuesto por Vivante sobre la asegurabilidad de la culpa grave. Recuérdese que quien culminó con la imposibilidad de asegurar la culpa del asegurado, y la incluyó en 1885 entre los riesgos asegurables, fue precisamente el maestro italiano, que lejos de recortar el objeto del seguro, lo extendió. Piénsese que a fines del siglo XIX, era impensado sostener la posibilidad de asegurar la culpa grave personal del tomador, así como fue inimaginable cubrir la culpa del asegurado en el *ab origene* de la figura. Véase Capítulo II: "Seguro de la responsabilidad civil", punto 2: "Evolución", y a VIVANTE, César, *Il contrato di assicurazione*, Hoepli, 1885-1890, vol I, pág. 202 y ss. Cit. VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., págs. 40 y 41. "*Así, desde el originario impedimento para cubrir los siniestros ocurridos por culpa del asegurado, se evolucionó hacia la admisión de los seguros de la responsabilidad por culpa no grave, y, finalmente, a la posibilidad de pactar el amparo de la culpa grave*". MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 65.

dando al sujeto la oportunidad de aliviarse de las consecuencias de una grave negligencia[486].

6. Ficta elevación de la prima: configura una crítica reiterada el hecho de que la extensión del riesgo necesariamente va acompañada por un incremento en la prima, que eventualmente frustraría la eficacia del remedio económico. Si bien es cierto que el objeto asegurativo se explayará, no es menos cierto que sucederá lo propio con la comunidad de asegurados, que absorberá cualquier elevación del costo de la asunción del riesgo[487].

7. Predominante tendencia universal a cubrir la culpa grave: la segunda mitad del siglo pasado refleja el fenómeno de la función social del seguro en el ramo de la responsabilidad civil automotor y la tendencia generalizada de asegurar la culpa grave[488], que paradójicamente fue referida en la propia exposición de motivos de la LS, previamente a expresar las tres razones[489] que justificaban la excepción.

---

[486] DONATI, Antígono, *Trattatto del diritto delle assicurazioni private*, t. II, ob. cit., pág. 153. Cit. STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, ob. cit., pág. 139.

[487] Enseña Ernest Bruck en su obra *Assicurazioni*, t. I, 1937, pág. 482, que el alza de las primas no aparece como necesaria por el gran aumento de la cartera que se producirá con la implementación del seguro obligatorio. Cit. HALPERÍN, Isaac, *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, LL, 44-921.

[488] Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 108.

[489] No era conveniente asegurar la culpa grave por: (i) las dificultades de probar el dolo; (ii) la deficiente organización policial en el interior del país; y (iii) las dificultades prácticas de una intervención rápida del asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho. Argumentos persuasivos a la fecha de sanción de la LS, empero –salvo el primero–, insostenibles en la actualidad. Cfr. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 370.

4.5. INOPONIBILIDAD DE LA CULPA GRAVE DEL ASEGURADO AL TERCERO VÍCTIMA

> *"Así entonces, de la armónica interpretación del art. 109 de la ley 17.418 y el art. 68 de la ley 24.449, entre otras varias consecuencias, podemos resaltar las siguientes: restricción interpretativa de las causales de eximición de responsabilidad; inoponibilidad a la víctima de la "culpa grave" del asegurado; medidas autosatisfactivas; acción directa autónoma; etc."*[490]

Constituye una discusión de larga data la finalidad del contrato seguro de responsabilidad civil[491]: la doctrina clásica insiste, tratase de la protección del patrimonio del asegurado[492]; y una tendencia actual y superadora esgrime que la causa finita es proteger la salud psicofísica de la víc-

---

490 SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, t. III: *Ley de Seguros*, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario, 2006, pág. 262.

491 *"En cuanto a la finalidad debemos diferenciar si se trata de seguro obligatorio o voluntario. En el primero se trata de cumplimiento de una ley y protege al dañado; en el segundo, de una cobertura que el tomador considera de posible siniestralidad. De allí que su participación dolosa o con culpa grave es autodaño con fines de lucro"*. GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 2007, pág. 239.

492 *"...la causa fin inmediata de la concertación del seguro de responsabilidad civil para el asegurado es precisamente evitar un desmedro en su patrimonio a raíz de la eventual culpa en que incurra al utilizar por sí mismo o por otros un automotor"*. BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, t. II, ob. cit., pág. 68. *"...se sostiene que el seguro patrimonial de responsabilidad civil tradicionalmente va dirigido a cubrir el posible menoscabo del patrimonio asegurable por una posible conducta culposa, tanto personal, como de quienes o de las cosas que la ley lo obliga a responder"*. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL, 2004-E-1462.

tima[493]. Mientras la primera tesitura relega la función social de la especie asegurativa a un segundo plano[494]; la segunda la entroniza en el primero. *"Si se lo considera destinado exclusivamente a evitar la agresión al patrimonio del asegurado, incluyendo tal seguro dentro de los contratos "res inter alios acta", la solución al dilema será una. Si en cambio, se estima que tal seguro, sin perjuicio de mantener indemne el patrimonio del asegurado, se encuentra legislado en favor de la víctima, teniendo en cuenta la protección de la seguridad económica del agredido ante la insolvencia o insuficiencia patrimonial del causante del perjuicio, la solución, evidentemente, tendrá que ser otra"*[495].

Un *thema decidendum* harto complejo en la actualidad, con profundas disidencias en la doctrina y la jurisprudencia, que remonta su génesis al Anteproyecto Halperín; y se encuentra estrechamente vinculado a la finalidad del instituto y a la posición filosófica asumida por el intérprete, es la oponibilidad de la culpa grave del asegurado al tercero

493 *"Dos épocas netamente diferentes dividen la evolución de este seguro. La primera, que es su fase inicial, caracterizada por un individualismo (egoísta, para utilizar la terminología de DONATI) en que la relación asegurativa tiene en mira el patrimonio individual del asegurado, preocupándose especialmente en la relación de éste último con su asegurador. Luego se tiene en mira la protección de la víctima, y en consecuencia adquiere un marcado carácter social"*. DONATI Antígono, *Trattato del diritto delle assicurazioni private*, t. III, Giuffrè, Milano, 1952, pág. 328. Cit. ROITMAN, Horacio, *El seguro de la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 52.

494 *"El seguro de responsabilidad civil estructurado en base al artículo 109 no tiene naturaleza ni función social directa aunque sí indirecta. Sin embargo, su fin es el de indemnidad del asegurado y no de reparación social de las víctimas. La indemnización es el medio económico concreto por el cual se elimina la deuda de responsabilidad del patrimonio del asegurado"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 372.

495 MAZZETTI, Ángel M., *La culpa grave como causal de caducidad de cobertura en el seguro de responsabilidad civil*, "Seguro y desindexación. Temas de Derecho Comercial II", Némesis, Buenos Aires, 1996, págs. 43 y 44.

en los seguros de responsabilidad civil[496]. Así, entre los antecedentes pretorianos motivados por la trilogía: culpa grave – exclusión de cobertura – oponibilidad a la víctima, merece destacarse el fallo plenario emitido por la Cámara Nacional Especial de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la Capital Federal, del 11 de mayo de 1982, en autos "Mustafá, Alicia Noemí c/ Núñez, José Manuel", que resolvió –con opiniones encontradas– que "la defensa de culpa grave del asegurado es oponible por la aseguradora citada en garantía frente al tercero damnificado que demanda los daños causados en un accidente de tránsito"[497];

---

496 *"Uno de los temas que ha motivado intensas controversias en doctrina y jurisprudencia es el de la oponibilidad de la "culpa grave" al tercero damnificado en el seguro de la responsabilidad civil"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., nota pág. 194.

497 Publicado en JA, 1982-III-477. Los argumentos esbozados en la oportunidad se dividieron en cuatro vertientes, y se resumen como sigue:

1. La mayoría sostuvo que:

(i) Sin perjuicio de no ser conteste la doctrina sobre la naturaleza, alcances y efectos del sistema incorporado por el art. 118 de nuestra LS, se trata de un instituto específico con modalidades sustanciales y rituales que, sin duda, permite al acreedor agredir directamente al deudor de su deudor, una vez exigible el crédito que se determina en la condena, para lo cual es necesaria la participación de él o los responsables vinculados contractualmente con la aseguradora.

(ii) La aseguradora llevada al proceso de daños, por el damnificado o por el presunto responsable, es quien en definitiva deberá dar satisfacción al interés del acreedor, y por ende, el pronunciamiento lo afectará como a la parte principal y puede –precisamente por ello– hacer valer todas las defensas que impliquen oposición a la demanda del damnificado.

(iii) Si no se trata en la especie de una defensa nacida con posterioridad al siniestro y tampoco de una controversia sobre la incidencia de la acción u omisión del asegurado sobre el riesgo asumido, sino de una delimitación subjetiva expresamente prevista por la ley (arts. 70 y 114

LS) para impedir el nacimiento de los derechos emergentes del contrato, no existe razón legal alguna que autorice a privar a la aseguradora del ejercicio de la pertinente defensa.

La opinión de los Dres. Atilio J. Dóssola, Gaspar A. Ferrer, Manuel A. Galmes, Juan A. R. García Morillo, Luis G. Lérida, Judith R. Lozano, Miguel O. Llanos, Emilio M. Pascual, Francisco J. Vitacco y Benjamín E. F. Zaccheo, que integraron la mayoría, allende de ser harto respetable y verdadera, pues a la fecha del fallo no existía "razón legal", empero no jurídica, que privara a la aseguradora a oponer la culpa grave del asegurado a la víctima. Ciertamente no existía una norma consagratoria de la obligatoriedad del seguro, que hubiese permitido a los camaristas, al menos en teoría, fundar su voto en pos de la víctima. Sin perjuicio de la amparada legalidad de la respuesta ensayada, es innegable la falta de justicia y la consecuente desprotección del débil, del perjudicado, de la víctima. En los términos de la mayoría y con la imposición del seguro obligatorio automotor, existe en la actualidad razón legal que impide a la aseguradora oponer a la víctima el ejercicio de la pertinente defensa.

2. La oponibilidad de la defensa fue sostenida por otros fundamentos por los Dres. Néstor A. Cipriano, Marcelo J. Achával y Archibaldo P. Mc. Garrel, quienes paradójicamente luego de establecer la necesidad de interpretar la ley privilegiado la magna finalidad de hacer justicia, y referir que la idea de justicia, de equidad debe ser una norma rectora, por los argumentos argüidos, concluyen –no sin antes aclarar que reconocen la función de solidaridad del seguro en los tiempos actuales– en la oponibilidad de la defensa en perjuicio de la víctima, básicamente por carecer de acción directa contra la aseguradora. Expresaron que:

(i) Frente a la culpa grave del tomador o beneficiario, la liberación del asegurador se produce respecto al asegurado. De acuerdo al texto legal, el asegurador queda liberado y esta situación es extensiva respecto de la eventual reclamación que pueda realizar un tercero damnificado.

(ii) La liberación no se remodela en vínculo obligacional respecto del tercero perjudicado. Si al estar liberada la compañía respecto de su asegurado (art. 70 LS), se admitiera que el tercero damnificado pudiera reclamar a la aseguradora, ello importaría crear una circunstancia generadora fuera de la causa (arts. 499 y concs. CC).

(iii) El caso no es encuadrable en el art. 504 del CC, porque no existe una estipulación a favor del tercero que resulta damnificado, pues en el contrato de seguro para cubrir la posible responsabilidad emanada de

y la sentencia del 27 de mayo de 1988, emitida en autos "Isla, María E. c/ Pérez, Manuel", por la sala V de idéntico Tribunal, que con el voto fundante del Dr. Polak, sostuvo –encontrándose vigente la obligatoriedad del plenario "Mustafá c/ Núñez"– que "la eximición de responsabilidad del asegurador por virtud del dolo o culpa grave del asegurado, carece de virtualidad en la relación aseguradora-víctima"[498].

---

un acto ilícito, el asegurado ha contratado en su beneficio y no en el de terceros.

(iv) Si el asegurado contrata en su beneficio y la ley libera al asegurador cuando aquél provoca el siniestro por culpa grave, no surge causa que configure una obligación de la compañía hacia el tercero damnificado. La convención de seguro no renace, ni continúa por distinto camino.

Lejos de reconocer el carácter social al seguro, la opinión vertida se traduce en una injusticia irrita frente a la víctima, al permitir a la aseguradora oponer la defensa de culpa grave del asegurado en su perjuicio.

3. En disidencia arguyeron que:

(i) La encomiable labor del juez en la interpretación y aplicación de la ley no se limita a aplicar la ley a los hechos sometidos a su consideración, parafraseano a Borda, "como el sello al lacre". Muy por el contrario, debe valorar las soluciones y de todas las interpretaciones posibles debe elegir aquélla que mejor se adapte a las actuales circunstancias y que implique una solución más beneficiosa y justa. Expresaron al respecto que no se trata de que los jueces fallen libremente haciendo caso omiso de la ley, sino de que puedan moverse entre las posibilidades de interpretación que ofrece la ley, para lograr una solución más feliz del caso y sentar la regla más valiosa del punto de vista social. El sentenciante debe decidir ateniéndose a la realidad que lo circunda, en constante cambio y evolución, y no considerando a la ley como inmutable y desconectada de la realidad de tiempo y lugar, so pena de carecer las sentencias de fuerza de convicción y llegar a soluciones por demás disvaliosas.

(ii) La naturaleza jurídica del contrato de seguro de responsabilidad civil automotor es una estipulación a favor de terceros, y la definición del art. 109 de la LS no es obstáculo para afirmarlo, ya que la función del

seguro que tuvo en mira el legislador al sancionar el régimen es la protección del tercero víctima. Ven en la estipulación a favor de tercero la figura que con mayor medida se aproxima a la naturaleza jurídica del seguro de responsabilidad civil, porque: (a) los contratantes entienden convenir en el interés eventual de la posible víctima, única propietaria de la suma indemnizatoria; (b) el hecho que el asegurado contrate el seguro para mantener indemne su patrimonio no obsta a la solución expuesta ya que no contrata para sí sino para solventar una deuda eventual con un tercero, que se individualiza al momento en que ocurre el accidente; (c) la ventaja resultante del contrato de seguro la obtiene el tercero; y (d) consideran asimismo que surge a las claras que el objeto del seguro no es mantener "indemne" al asegurado sino proteger a la víctima; de ahí la facultad de traer coactivamente a juicio a la aseguradora, el privilegio que se le reconoce, la tajante prohibición de oponer defensas nacidas después del siniestro, todo lo cual carecería por completo de fundamento si nos atuviéramos estrictamente a lo que resulta del art. 109. Coincide el sistema legal con la realidad. La protección del tercero trasciende lo individual para alcanzar fines sociales indiscutiblemente tenidos en cuenta al redactarse el decreto-ley 17.418 si nos atenemos a la fecha de su sanción. No es aceptable que si la misma ley otorga derechos que desnaturalizan una definición, se siga fielmente lo que resulta de esta última sin interpretar el conjunto legal.

(iii) Media generalizado reconocimiento en cuanto a que la verdadera función de este seguro es la de destinar la indemnización del asegurador al tercero víctima, porque la sociedad tiene un interés primordial en asegurar a la víctima el resarcimiento rápido e integral.

(iv) A la fecha del fallo parece imposible desconocer que la verdadera función de este seguro, al menos real y principal, es proteger al tercero víctima, indefenso ante el hecho del asegurado. Consecuencia de esta orientación es la tendencia doctrinaria a defender el establecimiento del seguro obligatorio de la responsabilidad por el uso de automotores ante el constante aumento de las víctimas.

(v) Reconocer al seguro el carácter de una estipulación a favor de un tercero, no significa conferirle a éste una acción directa contra la aseguradora (art. 504 CC), porque la LS instaura la citación en garantía para el cobro de su crédito. Afirman que no resulta conveniente ni práctico intentar introducir, muchas veces con evidente esfuerzo, nuevas figuras jurídicas en las anteriormente conocidas y legisladas; si la ley de seguros crea la citación en garantía, supuesto típico de intervención obligada de terceros (art. 94 Cód. Proc.), ello no debe modificarse ya que el damnifi-

cado no sufre perjuicios, porque en definitiva los efectos por vía de acción directa o por citación en garantía (acción directa encubierta) son similares. Sin perjuicio de arribar a una solución acorde a la tesis solidarista del seguro, la interpretación emanada de la disidencia que propugna la inoponibilidad de la culpa grave del asegurado a la víctima recurre –ciertamente por carecer a la fecha del fallo de una norma que contemple el seguro obligatorio automotor–, a una interpretación forzada de la institución, con el loable designio de proteger a los damnificados. La naturaleza jurídica de la institución no es una estipulación a favor de tercero (art. 504 CC), es un contrato de seguro, que obedece en general a los de la especie de daños, con caracteres peculiares que hacen imposible aplicar reglas propias de la especie asegurativa (v. gr. regla proporcional, infraseguro, sobreseguro). El carácter social del seguro, no le priva su naturaleza contractual, pero obviamente no impide el nacimiento de derechos en beneficio de terceros. Por su parte, la institución que permite materializar la percepción del crédito al tercero es impetrada por la LS, que instaura la citación en garantía. La generalidad de la doctrina y jurisprudencia avala esta posición, justamente por ser la consignada en la LS. Sin embargo, desde el garantismo es dable a través de su método, la dogmática crítica, construir los conceptos a partir del fenómeno y constatar si lo plasmado por la norma condice con lo acaecido en la realidad. En el supuesto en que la víctima lleva al proceso a la aseguradora, no existe identidad: el fenómeno en lo fáctico se presenta como una acción, entendida como única instancia necesariamente bilateral, sin perjuicio del instituto establecido por la norma.

(vi) Al incluir el legislador en la sección correspondiente al seguro de responsabilidad civil una norma específica –art. 114– que regule la cuestión en tratamiento, debe resolverse el problema con estricta aplicación de ella con exclusión del art. 70 de la LS. Consideran que el art. 70 es mas tajante y categórico al establecer que en caso de dolo o culpa grave, el asegurador queda "liberado" de todas sus obligaciones; mientras que en el supuesto del art. 114, al disponer que "el asegurado no tiene derecho a ser indemnizado", no habla de la liberación en general del asegurador sino tan sólo de la pérdida del asegurado a ser indemnizado.

(vii) El art. 118 prohíbe al asegurador oponer las defensas nacidas después del siniestro y nada dice de las anteriores al hecho productor del daño, por ello ha dejado la materia a la libre interpretación judicial. Estatuyen que se veda oponer las defensas posteriores al siniestro, mientas que las anteriores pueden deducirse, siendo labor del juzgador resolver si ellas son o no viables. Este margen de interpretación es eviden-

(I) ARGUMENTOS ESGRIMIDOS

No existe sobre la álgida temática uniformidad[499] en la doctrina y en la jurisprudencia, respecto de la posibilidad de

temente acertado dejarlo a criterio del juez, puesto que la ley no puede resolver todas las múltiples y variadas circunstancias que se presentan a diario.

(viii) Los supuestos de dolo y culpa grave previstos en el art. 114 operan como causales de caducidad –y no límites subjetivos del riesgo– sólo en la relación aseguradora – asegurado y en perjuicio del último, y no alcanzan al tercero víctima.

4. En disidencia por otros argumentos, el Dr. Carlos H. Gárgano expresó que la LS al implementar la citación en garantía a fin de permitir la participación del asegurador en el proceso de daños y perjuicios impetrado por el damnificado, introduce una noción de derecho procesal. El privilegio que goza el crédito de aquél sobre la suma asegurada y la cualidad de cosa juzgada de la sentencia y su consecuente posibilidad de ejecución en contra del aseguradora, provienen no del contrato, sino de la ley. Al no gozar de acción directa en contra de la aseguradora, y al no poder considerar a ésta parte principal, es incongruente con la finalidad del instituto, permitir su intervención como coadyuvante de la víctima a fin de acreditar la existencia de dolo o culpa grave de su asegurado. Ello no afecta el derecho constitucional de defensa de la aseguradora quien puede accionar vía repetición en perjuicio de su cocontratante.

498 Publicado en JA, 1989-III-593. Cfr. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 262 y 263. Explicitaba el autor que... *"Es ilustrativo en este sentido el plenario "Mustafá", de 1982, de la Cámara Nacional Especial, que consagró la oponibilidad de la exclusión por culpa grave de la aseguradora citada en garantía contra la víctima. Pero aun frente a este plenario se dictaron fallos de las mismas salas integrantes de la Cámara que no lo aplicaban, como lo es el caso "Isla c/ Pérez" [...], ello nos muestra las divergencias y diferencias de opiniones que existen en la doctrina nacional y que se proyectan al ámbito jurisprudencial"*. Cfr. QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., pág. 420.

499 *"...si bien es mayoritariamente la postura en orden a la oponibilidad de la exclusión de cobertura de culpa grave del asegurado o conductor a la víctima por parte de la entidad aseguradora, no existe como debiera unanimidad sobre el particular en todas las jurisdicciones..."*. QUINTANA, Enrique J., *Culpa*

oponer o no la exclusión de cobertura a la víctima. Así, a favor de la oponibilidad de la culpa grave del asegurado al tercero, se esbozaron los argumentos que seguidamente se explicitan:

1. Normativa expresa: la defensa de culpa grave del asegurado, se encuentra explícitamente plasmada en la cláusula 20 de las condiciones generales de la póliza tipo correspondiente al seguro voluntario de responsabilidad civil automotor, aprobada por las resoluciones de SSN Nº 17.878/84 y Nº 17.954/84[500] (reemplazada por Resolución Nº 22.187/93); y en la cláusula 6 de la póliza uniforme del seguro obligatorio automotor que cubre la responsabilidad civil de terceros, transportados o no, según resoluciones de la SSN Nº 21.999 y Nº 22.058[501].

2. Normativa implícita: la LS elípticamente dispone la oponibilidad de las delimitaciones, cuando refiere en el art. 118 que la sentencia que se dicte con-tra el asegurador sólo será ejecutable en la medida del seguro; ello se traduce en que el derecho del damnificado, sin perjuicio de su calidad de tercero, está subordinado a la cobertura del seguro que

grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador, pub. cit., pág. 422.

500 Otrora cláusula 29 de las condiciones generales para el seguro de vehículos automotores y remolcados, aprobadas por la Resolución Nº 9341 de SSN, del 22 de mayo de 1968.

501 Cfr. TRIGO REPRESAS, Félix, *Seguro de la responsabilidad civil por el uso de automotores*, "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. 406.

emana de las normas legales y de las cláusulas convencionales[502].

3. Ausencia de consagración legal de la inoponibilidad[503]: *"Si el legislador hubiera querido impedir que el asegurador invocara, ante la víctima, el dolo o culpa grave del asegurado, así lo hubiera establecido expresamente en la ley, de manera análoga a*

---

[502] Cfme. "Espósito, Tuccillo, Antonio c/ Pirroncello, Vito F. S. y otro s/ sumario", sala B, Cámara Nacional Comercial, del 20 de septiembre de 1989, ED, 137-417. En la oportunidad el vocal fundante del fallo, Prof. Dr. Juan Carlos Félix Moradi, argumentó que: *"La culpa grave del asegurado es oponible a la víctima porque el art. 118 de la ley 17.418 dispone que la sentencia sólo será ejecutable contra él en la medida del seguro, lo que significa que el derecho del tercero ésta subordinado al marco de la cobertura que surge de las normas legales y cláusulas convencionales que vinculan al asegurador con el asegurado, resultándole oponible a la víctima el contrato de seguro en todos sus términos; incluso en aquellos aspectos que eliminan o restringen la garantía de indemnidad respecto del asegurado a favor de quien se ha estipulado la relación contractual (conf. arts. 109 y 118, ley 17.418)"*. QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., pág. 418. Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 187; CASTRO SAMMARTINO, Mario E. – SCHIAVO, Carlos A., *Seguros. Leyes 17.418 de Seguro y 22.400 de Productores de Seguro*, ob. cit., pág. 365. Autos "Molinari de Lakatos c/ Guevara", del 5 de noviembre de 1985; "Marello c/Bellante"; "Giménez c/Cendón"; "Decesero, Agustín y otro c/ Parente, Rubén Gilberto y otros s/ Indemnización daños y perjuicios", del 6 de septiembre de 1988, LL,1988-E-345; "Cisneros, Oscar Miguel y otros c/ Ottone, Juan Carlos y otros s/ Daños y perjuicios", del 19 de septiembre de 1989, LL,1990-A-254. cit. GALDÓS, Jorge M., *Derecho de Daños en la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 356.

[503] *"La exclusión de cobertura, el riesgo excluido, no es posterior al siniestro y por lo tanto resulta procedente que se oponga en la citación en garantía tanto frente al asegurado como frente a la víctima pues si se trata de un riesgo excluido, la póliza cayó en este particular. No existe norma jurídica que válidamente se oponga a lo dicho"*. QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., pág. 419.

la disposición del art. 118 que veda la oposición de defensas nacidas después del siniestro"[504].

4. Oposición del contrato de seguro: a la víctima le es oponible el contrato de seguro en su integridad, inclusive aquellos aspectos que eliminan o restringen[505] la garantía del asegurado[506].

5. Amparo asegurativo: el seguro de responsabilidad civil automotor, protege al asegurado y/o –según condiciones de póliza– a la persona que con su autorización conduzca el vehículo objeto del seguro, normalmente denominado conductor habilitado, y no al tercero damnificado como consecuencia del siniestro[507].

---

504 WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* ED, 98-1016.

505 *"La defensa basada en la "culpa grave" del asegurador es oponible al tercero, porque éste debe aceptar todos los términos del contrato de seguro de responsabilidad civil, aun aquellos que restringen la garantía de indemnidad"*. Autos "Amato, Elba c/ Moreno, Waldo", SCJBA, 29 de octubre de 1996. Cit. AMADEO, José Luis, *Ley 17.418 de seguros anotada (compendios de jurisprudencia)*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2005, pág. 206.

506 Cfme. "Espósito, Tuccillo, Antonio c/ Pirroncello, Vito F. S. y otro", sala B, Cámara Nacional Comercial, del 20 de septiembre de 1989, ED, 137-417 y JA, 1990-I-356. Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 187; CASTRO SAMMARTINO, Mario E. – SCHIAVO, Carlos A., *Seguros. Leyes 17.418 de Seguro y 22.400 de Productores de Seguro*, ob. cit., pág. 365. Autos "Molinari c/ Guevara"; "Marello c/Bellante"; "Giménez c/Cendón", cit. GALDÓS, Jorge M., *Derecho de Daños en la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires*, ob. cit., pág. 356.

507 *"Es que este seguro no ampara al tercero damnificado, sino al responsable del daño. Lo que cubre es la responsabilidad de éste, en las condiciones legales y contractuales vigente; no el perjuicio de aquél. Ello equivale a decir que, si decae la obligación de cubrir la responsabilidad civil del asegurado en razón de su culpa grave, cesará por consiguiente la obligación de indemnizar al tercero..."*. WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* pub. cit., pág. 1015. *"Del*

6. Funciones de la culpa[508]: el asegurado, incurre en culpa del acreedor emplazado en posición activa y su accionar no genera obligación de responder –pues no hay tercero damnificado– sino empece el nacimiento de su derecho al resguardo del patrimonio, en la medida en que el siniestro fue consecuencia de su conducta gravemente culposa, la cual no integra el riesgo asegurado. Si el asegurado no encuentra respuestas porque en la hipótesis no hay seguro –que cubra el riesgo–, mal podría el tercero obtener solución por parte del asegurador.

Por su parte, a favor de la inoponibilidad, se expresó:

conjunto de normas recordadas precedentemente de la ley 17.418 y de las condiciones generales de la póliza del ramo automotores advertimos que el seguro de responsabilidad civil hacia terceros (art. 109 de la ley) protege o cubre el interés o patrimonio del asegurado, esa es la tutela; el seguro de responsabilidad civil tiene como fin mantener indemne al asegurado. La ley no dispone que este seguro mantenga indemne a la víctima, el seguro no se contrata en favor de la víctima. Si ésta quisiera cubrir su interés por eventuales accidentes que pudiera sufrir está a su alcance contratar una póliza de accidentes personales". QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., pág. 419.

508 "*...la culpa puede asumir diversos roles en las relaciones de los sujetos involucrados por el seguro: a pesar de tratarse de un mismo suceso, produce efectos diversos según se trate de la relación entre asegurado y asegurador, y entre asegurado y tercero damnificado. Entre el asegurado y el asegurador la relación tiene como vínculo el contrato de seguro, que opera según sus reglas internas [...]. El hecho siniestral, por la circunstancia de haber sido causado por mediar culpa grave, es colocado fuera del ámbito de amparo del seguro, se convierte en un "no seguro", una ausencia de cobertura. Y en este estado lo toma al tercero damnificado, que tampoco encontrará una relación asegurativa en la cual hacer pie para dar basamento a la citación en garantía que pretenda dirigir al asegurador [...]. En síntesis, al no haber cobertura respecto del hecho, no hay "tercero damnificado" en los términos de los artículos 109 y 118 de la Ley de Seguros, esto es, respecto del seguro (que resulta, en este caso, un "no seguro")*". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., págs. 213 y 215.

1. Incoherencia del sistema[509]: a fin de acceder a la debida reparación, la víctima debe probar la existencia de culpa del asegurado en el evento; empero, si en tamaña y ardua tarea se acredita que la conducta del agente, por su extrema o inusitada imprudencia o negligencia, se subsume en la categoría de culpa grave, se torna procedente la exclusión de cobertura; y consecuentemente desaparece quizás el único sujeto con capacidad financiera para afrontar el perjuicio irrogado al damnificado[510]. *"Sería un absurdo que la ley lo despojara de su protección (al tercero) cuando la culpa del asegurado en un siniestro se transformara en culpa grave o delito"*[511].

---

509 *"Uno de los temas que ha motivado intensas controversias en doctrina y jurisprudencia es el de la oponibilidad de la "culpa grave" al tercero damnificado en el seguro de la responsabilidad civil. La observación que suele formularse es que a primera vista aparece poco coherente que, en un seguro destinado a cubrir la responsabilidad del asegurado, y que por su propia naturaleza redunda en beneficio del tercero, al reparar su daño en la medida de la cobertura, se elimine ese amparo justamente en los casos en que el asegurado ha actuado con una culpa de intensidad extraordinaria. Se le exige a la víctima que pruebe la culpa del asegurado; pero cuando esa prueba acredita que tal culpa no sólo existió sino que adquirió una dimensión extraordinaria, el asegurador queda libre de toda obligación resarcitoria"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 213.

510 *"...lo que resulta contradictorio es que, si bien el dolo o la culpa grave del asegurado debe ser probada por el asegurador, en el juicio el tercero damnificado se empeñará en resaltar y acreditar la gravedad de la conducta del asegurado demandado, siendo que a la postre dicha actividad probatoria amén de beneficiarlo puede resultar perjudicial a sus intereses al haber contribuido a patentizar aún más la acción temeraria o imprudente desplegada por este último en la producción del siniestro"*. PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, rev. cit., pág. 15.

511 CNac. Civ., sala B, ED, 61-460 y JA, 26-1975-221. Cit. en los argumentos esbozados por la disidencia en autos caratulados "Mustafá, Alicia Noemí c/ Núñez, José Manuel", del fallo plenario de la Excma. Cámara Nacional Especial de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la Capital Federal, del 11 de mayo de 1982, JA, 1982-III-477.

2. Injusticia írrita: "*A priori parece injusto que a la víctima le sean oponibles el dolo o culpa grave del asegurado o tomador, quedando liberado el asegurado, debiendo el tercero damnificado perseguir el cobro de su indemnización contra el asegurado o tomador del seguro, que advertido que su compañía de seguros no le cubrirá el siniestro, rápidamente se insolventará para evitar que ejecuten su patrimonio*"[512].

3. Interpretación literal del art. 114 LS: la norma reza: "*El asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad*". A diferencia del art. 70 del Bloque Legal, que libera al asegurador, la norma consagrada en el Capítulo XI, que regla específicamente al seguro de responsabilidad civil, priva del derecho al asegurado, más no a la víctima. Según la interpretación de marras el asegurador debe afrontar los perjuicios irrogados por su asegurado al tercero, para luego repetir en su contra[513]. "*El art. 114 de la Ley de Seguros sólo es oponible al asegurado pero no al tercero que resulta damnificado por la actuación de aquél; y esto porque el derecho del tercero a citar al asegurador no nace del contrato de seguro sino de la ley (art. 118 LS) cuado dispone que la sentencia que se dicte contra el causante del daño hará cosa juzgada y será ejecutable contra el asegurador en la medida del seguro. Lo precedente no significa que esa norma sea letra muerta, pues es in-*

---

512 PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, rev. cit., pág. 15.

513 Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 289. "*En semejante hipótesis se ha dicho que el asegurador no puede oponer al damnificado la exclusión de la cobertura, sin perjuicio de su derecho de hacerla valer luego ante el asegurado, por vía de acción de recupero de la indemnización que haya debido abonar, derecho este, en consecuencia, que sería el único efecto emergente de la culpa grave probada*". WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* pub. cit., pág. 1014.

dudable que faculta a la aseguradora, en caso de tener que indemnizar al tercero por causa de un hecho debido a la culpa grave del asegurado, a repetir contra éste lo que hubiera pagado a la víctima del daño"[514].

4. Ajeneidad al contrato: el contrato de seguro es respecto del tercero *res inter alios acta*[515], ergo su contenido (v. gr. exclusiones), no puede serle opuesto.

5. Naturaleza social del instituto[516]: la esencia apodíctica-

---

514 "Calvo de Barbabianca c/ Serrano", CNac. Civ., sala D, 8 de mayo de 1978. Cit. WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* pub. cit., pág. 1014; AMADEO, José Luis, *Ley 17.418 de seguros anotada (compendios de jurisprudencia)*, ob. cit., pág. 207.

515 Es "*...inoponible al tercero damnificado la defensa fundada en el art. 114 ley 17.418 que regula la responsabilidad emergente del contrato entre asegurador y su asegurado que es "res inter alios acta" frente al damnificado por el hecho ilícito ocurrido durante la vigencia de la póliza, pues a éste le basta acreditar la responsabilidad extracontractual y obtener la condena del asegurado para tener derecho a ejecutar la sentencia contra la citada en garantía*". Del voto del Dr. Carlos H. Gárgano, en disidencia por otros argumentos, en autos "Mustafá, Alicia Noemí c/ Núñez, José Manuel", JA, 1982-III-485. "*Si bien es cierto que el asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad (art. 114 de la Ley de Seguros) ello no significa que la víctima del asegurado deba quedar desamparada, puesto que la cláusula de exoneración funciona sólo entre los contratantes del seguro. [...] es cosa a resolverse entre los contratantes, y no ha de ser opuesta a la víctima (art. 1197 del Código Civil)*". Cámara 1ª Civ. y Com. de Mar del Plata, sala 2ª, 28 de mayo de 1982, ED, 102-307. Cit. AMADEO, José Luis, *Ley 17.418 de seguros anotada (compendios de jurisprudencia)*, ob. cit., págs. 207 y 208.

516 "*La Cámara 1ª Civil y Comercial de Mar del Plata, sala II, el 28 de mayo de 1982 en autos "Hernandorena, Jorge R. c. Martín, Jorge" (ED, 102-307) registra el voto en primer término del doctor O´Neill concluyendo el citado camarista en que el asegurador queda desobligado en el supuesto de culpa grave del asegurado. Este voto no fue adherido por los restantes integrantes de la sala. La doctora De la Colina fundó la disidencia, a la que adhirió el restante camarista doctora García Medina, expresando que el seguro de responsabilidad civil tiene una función altamente social cual es la de reparar el perjuicio sufrido por*

mente social y la loable finalidad tuitiva de los accidentados, impiden en el seguro de responsabilidad civil, la procedencia de la limitación de la cobertura por culpa grave[517]: *"El seguro de responsabilidad civil tiene una función altamente social; reparar el perjuicio sufrido por la víctima, que el legislador y el intérprete no pueden dejar de considerar por su gran importancia social; de manera que, pese a la existencia de culpa grave en el asegurado, cabe extender la responsabilidad civil a la aseguradora, quedando a salvo su derecho de repetir"*[518].

6. Sujeto protegido: constituye una modalidad o variante del argumento precedentemente citado *"...el que sostiene que el seguro de responsabilidad civil cubre al tercero damnificado y no al asegurado"*[519].

---

la víctima, ésta no debe quedar desamparada puesto que la cláusula de exoneración funciona sólo entre los contratantes del seguro. La misma sala, el 15 de mayo de 1983, se expide por unanimidad en igual sentido, en autos "R.D. c. J.S." votando en primer término la doctora De la Colina, voto al que adhirió el doctor O´Neill...". QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., pág. 421.

517 *"...cabe recordar la tesis que invoca, para basar la inoponibilidad de la "culpa grave" al tercero, una pretendida naturaleza "social" del seguro de la responsabilidad civil. Según esta opinión, esta especie asegurativa tendría como finalidad esencial amparar a los damnificados, en especial los de los accidentes de la circulación de automotores"*. BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 215.

518 "Hernandorena, Jorge R. c. Martín, Jorge R.", Cám. 1ª Civ. y Com. de Mar del Plata, 28 de mayo de 1982, ED, 102-307.

519 BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 217.

(II) ESTADO ACTUAL DE LA MATERIA

"La doctrina y jurisprudencia mayoritaria –coincidente con la política legislativa adoptada en la ley de seguro– se inclina decididamente por la solución que el dolo o la culpa grave personal del asegurado o tomador en la producción del siniestro, sea oponible al tercero damnificado, por ser una defensa nacida con anterioridad o concomitantemente a la ocurrencia del siniestro"[520].

GHERSI[521] con meridiana claridad y elogiable criterio es-

[520] PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, rev. cit., pág. 14. *"Si al asegurador se lo cita en garantía en el proceso promovido por el damnificado (art. 118, ley 17.418), podrá oponer las defensas nacidas con anterioridad al siniestro, entre ellas la culpa grave del asegurado, pues el siniestro es consecuencia o efecto inmediato e inescindible de su culpa grave"*. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991, pág. 310. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, ob. cit., págs. 993 y ss. SOLER ALEU, Amadeo, *El nuevo contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1969, págs. 256 y ss. LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M., *Ley de seguros – comentada y anotada*, La Ley, Buenos Aires, 2007, págs. 576 y ss. AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., págs. 231 y ss. QUINTANA, Enrique J., *Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador*, pub. cit., págs. 418 y ss. WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., *La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil,* pub. cit., págs. 1013 y ss. PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, LL, 1998-E-997.

[521] *"El contrato de seguro es una relación que no involucra al tercero dañado (art. 1195, Cód. Civil), sino que sus efectos se le aplican sólo como consecuencia del contrato y en la medida del contrato de seguro. De manera que si existe razón probada por la aseguradora para excluir la cobertura del asegurado, es oponible a terceros, es decir, al dañado, pues el seguro no desplaza la responsabilidad del dañador, sino que simplemente se constituye en tercero pagador (tercero interesado). Ahora bien, cuando el seguro es obligatorio, como en el*

cinde el tratamiento, según el carácter voluntario o forzoso del contrato, a fin de permitir al asegurador la oposición de las exclusiones de cobertura frente a la víctima. Así en el primer supuesto estima oponible la culpa grave del asegurado al damnificado; y en cambio en la segunda hipótesis concluye, en atención del interés superlativo protegido por el legislador, en su inoponibilidad al dañado en un accidente de tránsito.

Idénticamente PIEDECASAS[522], para resolver el problema de la oponibilidad las delimitaciones a la víctima se inclina en clasificar a los seguros en voluntarios y obligatorios; para concluir según la naturaleza del contrato en la oponibilidad e inoponibilidad, respectivamente.

---

caso de los automotores (art. 68, ley 24.449), la cuestión es radicalmente diferente. La obligatoriedad transforma las cuestiones, ya que la aseguradora no podrá oponer al dañado o damnificados las cláusulas contractuales de exclusión, porque la ley ha tutelado un interés superior, que es precisamente –en materia de accidentes de tránsito– la reparabilidad del daño a terceros, sin perjuicio de las acciones de repetición que posea frente al cocontratante. Consideramos que de esta forma se compatibilizan las normas". GHERSI, Carlos A., *Contrato de seguro*, ob. cit., págs. 239 y 240.

522 *"La relación que se puede generar entre damnificado y asegurador parte del contrato de seguro, por lo cual sus delimitaciones objetivas y subjetivas le son oponibles. Sin embargo, debe atenderse a que no sea un seguro obligatorio de responsabilidad civil (automotores), porque en ese caso el artículo 109 se ve orientado hacia un cambio de sistema, se integra dentro de los "seguros sociales" donde desaparece la autonomía de la voluntad, como finalidad creadora, y aparece el fin y función social como propio y generador del contrato. 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 garantías se instituyen por y para la víctima. Toma trascendencia una de las clasificaciones de seguros, en voluntarios y obligatorios, para resolver el problema de la oponibilidad de la culpa grave y la protección de la víctima"*. PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., págs. 372 y 373.

Por su parte, el argumento pivotal de SOBRINO[523] para dar respuesta a la problemática, fluye del cambio de paradigma experimentado por el Derecho de Seguros. En particular referido al seguro de responsabilidad civil automotor a partir de la imposición legal de su concertación. Afirma que *"...a partir del año 1994 se produjo un cambio básico y fundamental: el art. 68 de la ley 24.449, estableció el seguro "obligatorio" de responsabilidad civil para automotores [...]. Así pues, si el objetivo declarado del seguro obligatorio instaurado por la ley 24.449 es la protección de las víctimas, resultaría contradictorio que la aseguradora le pueda oponer al damnificado "la culpa grave" de su propio cliente (v.gr. el asegurado)"*[524]. El creciente

[523] *"...el cambio de filosofía de la ley de seguro 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 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.

[524] SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 265. El catedrático corona el tópico sosteniendo la inaplicabilidad del plenario "Mustafá, Alicia Noemí c/ Núñez, José Manuel", en virtud al radical cambio sufrido por el sistema normativo. A la fecha de la emisión del fallo (1982), el seguro de responsabilidad civil automotor era voluntario, y a partir de la ley 24.449 (1994) mutó su naturaleza, convirtiéndose en obligatorio. *"...dado que actualmente el seguro es "obligatorio", entendemos que dicho Plenario ha perdido aplicabilidad, y que –por lo tanto– de acuerdo a las pautas de la normativa vigente (art. 68, de la ley 24.449), la aseguradora no puede eximirse de responsabilidad legal, oponiéndole a la víctima la culpa grave del asegurado"*. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 265. Cabe señalar igualmente que transcurridos diez años del fallo plenario, cesó la imposición de sus salas de aplicar la doctrina legal instaurada, que durante su vigencia, no siempre fue respetada (v. gr. autos "Isla c/ Pérez", del 27 de mayo de

doctrinario en su análisis recurre también a la clasificación empleada por los anteriores autores, no obstante, en ambos supuestos –seguro voluntario[525] y obligatorio[526]– concluye en la inoponibilidad de la culpa grave al tercero víctima.

(III) CONCLUSIONES

El Derecho no es uniforme e inmutable, no es una ciencia cerrada y conclusa de una vez para siempre, como toda ciencia social el Derecho muda, evoluciona, se renueva, crece; y la idea de lo justo sigue el mismo camino de aquél.

1988, emitido por la Sala V de la Excma. Cámara Nacional Especial en lo Civil y Comercial).

525 *"...en caso de "culpa grave", en un seguro de "responsabilidad civil" (Art. 114), no corresponde que la Aseguradora quede liberada, sino que el asegurado no tiene derecho a ser mantenido indemne. De tal forma que: la Aseguradora debe abonar a la víctima el siniestro de responsabilidad civil; y –luego– puede repetir contra su propio asegurado (produciéndose, entonces, la consecuencia prevista por la ley en el art. 114, en el sentido que: el asegurado pierde su derecho a la indemnidad). Todo ello, se encuentra dentro de nuestra concepción que el seguro –en general– debe tener una "función social"; y –muy especialmente– el seguro de "responsabilidad civil" –en particular–, es el estandarte de esta filosofía. Todo este análisis es con referencia al seguro de responsabilidad civil que se contrata en forma voluntaria"*. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 289.

526 *"Con relación al seguro de responsabilidad civil, que se debe contratar en forma "obligatoria" (v.gr. art. 68, de la Ley 24.449; [...]), nuestra posición se acentúa aún más, habida cuenta que si el legislador estableció un seguro de responsabilidad civil, en forma "obligatoria", no cabe ninguna duda que es para beneficiar a la "víctima". De forma tal que resultaría absolutamente autocontradictorio que la ley pretenda proteger al "damnificado", pero que la aseguradora pueda eximirse de pagar como consecuencia de la "culpa grave" del dañador/asegurado. Por ello, es que a nuestro criterio actualmente ya no resulta aplicable el Fallo Plenario "Mustafá vs. Núñez", que establecía la oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito, de la culpa grave del asegurado [...]"*. SOBRINO, Waldo A. R., *Código de Comercio y leyes complementarias: Comentado, concordado y anotado*, ob. cit., pág. 289.

Sin perjuicio que existen dos vertientes sobre el tan zarandeado tema de la culpa grave y su oponibilidad o no al tercero víctima, en la hipótesis de seguro contra la responsabilidad civil por daños causados con o por vehículos automotores; sin perjuicio que la opinión mayoritaria actual sostenga la oponibilidad al tercero víctima en el *sub examine*; resulta innegable que es cuestión de tiempo hasta que nuestra LS sea sometida a una severa modificación a fin de adecuarse a los tiempos modernos y a la legislación adoptada en forma generalizada en los países más desarrollados del orbe, los cuales sostienen precisa y unívocamente lo contrario. Más aún, aunque la ley positiva no se abrogue, aunque se mantenga la disputa y la opinión mayoritaria precedentemente apuntada se siga imponiendo con éxito sobre la minoritaria a tenor de la *lege data*; el autor de este ensayo está en grado sumo persuadido que en un futuro mediato los tribunales de la República habrán de sostener masivamente a la opinión hoy minoritaria; y en tal sentido, fallarán más asiduamente en favor de la protección de los intereses de la víctima en el caso que nos ocupa.

CAPÍTULO V

EL AMPARO DEL DAMNIFICADO EN EL DERECHO COMPARADO

1. AMPARO DEL DAMNIFICADO

Con variados matices y condimentos propios de la cultura regional de que se trate, la legislación de los países más desarrollados de la Tierra, incluso en forma creciente la legislación generalizada de los países en despegue; muestran una tendencia globalizada hacia la protección de los terceros damnificados en los accidentes de tránsito, con el prístino propósito de salvaguardar sus derechos; como también se advierte una creciente evolución hacia la consagración de un sistema de protección social[527]. Ello es tan

[527] El estado insular de Nueva Zelanda puso coto al hondo inconveniente social generado por los accidentes producidos por el tráfico, a través de la consagración de un sistema de seguridad social y la creación de un fondo estatal a fin de soslayar las devastadoras consecuencias sufridas por las víctimas. Al frente de la ejecución del sistema se encuentra un ente estatal de seguridad (*Accident Compensation Commission)*, cuyos objetivos, entre otros, son: el pago de la indemnización a los damnificados, la reeducación y la prevención de daños. El patrimonio de afectación destinado al cumplimiento de la política de seguridad social se encuentra conformado por tres fondos, a fin de afrontar divergencias de disímiles naturaleza, a saber: (i) el primero, cubre a los trabajadores e independientes por los accidentes de trabajo y enfermedades profesionales; (ii) el segundo, protege a las víctimas de los accidentes de tránsito

así, que el seguro de responsabilidad civil como mecanismo de resguardo del patrimonio del asegurado, con su obligatoriedad mutó radicalmente su concepción[528] al extremo de transformarse en un instrumento de eminente protección de la sociedad[529].

En procura de la loable finalidad tuitiva y a raíz de que los sistemas de responsabilidad[530] objetiva y –*a fortiori*–, subje-

originados en el país; y (iii) el tercero, de carácter residual y financiado por el estado, resguarda a los damnificados por el uso de los automóviles en el país que no estuvieren comprendidos en los dos fondos descriptos precedentemente (vgr. extranjeros). El sistema de protección y sus características fueron consultados en MESSINA, Graciela, *La responsabilidad civil en la era tecnológica, tendencias y prospectiva*, 2ª ed., Abeledo – Perrot, 1997, pág. 205 y ss.

528 *"Como señala Garrigues, "en realidad fue el derecho de la víctima el que pasó a primera línea", alejando a este tipo de seguro, del esquema clásico de seguro de responsabilidad civil"*. 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-1016, quien cita a GARRIGUES, Joaquín, *Contrato de seguro terrestre*, Aguilar, Madrid, 1983, pág. 405.

529 *"Se indica que los seguros obligatorios de responsabilidad civil son actualmente mecanismos de protección social, transformándose de una cobertura para proteger al asegurado (su patrimonio) a un amparo para socorrer a las víctimas. Se apoya la protección social en la ley de los grandes números para diluir el riesgo y se obliga a las aseguradoras a asumir esos riesgos [...]. En las leyes de seguros obligatorios de responsabilidad civil se advierte la evolución de un sistema de protección social cuyo destinatario es la colectividad que resulta perjudicada [...]"*. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL, 2004-E-1462 y 1463.

530 *"Una de las cuestiones mas problemáticas en la Argentina de las últimas dos décadas del siglo XX y la primera del actual siglo XXI, es decidir cual es el sistema de responsabilidad civil o más modernamente el derecho derivado de daños o derecho de daños a secas..."*. GHERSI, Carlos A., *Repensar el Derecho de Daños para el siglo XXI ¿Qué modelo elegir: el norteamericano o el europeo?*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, septiembre de 2005, pág. 1.

tiva, devienen en ocasiones inermes frente a las reclamaciones de las víctimas, vio la luz la teoría de la distribución social del riesgo[531] que propugna *"...reparar a la víctima y diluir en el todo social el impacto económico del daño para que nadie lo sufra en particular. Y en el sistema de seguros se difunde la carga económica del daño a través del seguro obligatorio"*[532].

2. DERECHO COMPARADO

2.1. SEGURO OBLIGATORIO AUTOMOTOR

La insatisfacción de los accidentados producto del empleo de los automóviles y la deficiencia de los sistemas atributivos de responsabilidad vigentes, impuso la necesidad de diseñar un modelo que priorice, por sobre la sanción de la conducta del agente dañador, la reparación de las víctimas. Dicho de otro modo: la preocupación reside en la reparación del damnificado, el epicentro lo conforma la víctima, sin importar el victimario. Así fue que el Derecho contemporáneo moderno generó en sus entrañas una de las herramientas más trascendentes del siglo XX: el seguro obligatorio de accidentes de tránsito[533]. Infortunadamente,

---

531 "*Considerándose insuficientes los principios de los sistemas de responsabilidad subjetiva y objetiva, ha surgido este criterio según el cual como la sociedad toda se beneficia de los riesgos que representan los adelantos científicos y tecnológicos, asimismo debe responder por los daños que su utilización cause*". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1461.

532 PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1461.

533 "*En este desarrollo se eliminaron tres de los elementos esenciales de la institución de la responsabilidad civil: no se exige probar la culpa, no se exige la relación de causalidad entre la acción –culposa o dolosa– del agente y el daño de la víctima, y no se exige una conducta. Sólo se persigue la indemnización a la víctima de los perjuicios sufridos, se implementa la acción directa del damnifi-*

"Nuestro país profundiza gradualmente su atraso legislativo con relación a un régimen de seguro obligatorio automotor. Como ilustración, basta un breve repaso del derecho comercial. En tanto la jurisprudencia ha debido encontrar soluciones"[534].

La idea central es que el sistema indemnizatorio que se adapte para dar respuestas a los accidentados por el tráfico respeten los principios constitucionales de dignidad de la persona humana, protección de la salud e igualdad.

Entre las modalidades del seguro obligatorio automotor, PAGÉS LLOVERÁS[535] destaca cuatro: (i) el denominado *no fault plan*, que rechaza toda imputación individual del daño

---

cado contra las aseguradoras, convirtiéndose en un seguro a favor de terceros, y se crean fondos para indemnizar a todas las víctimas por el daño sufrido, como en el caso de autor desconocido o no asegurado". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1463. *"La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico. La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Uruguay no cuenta con un seguro obligatorio* [el trabajo fue elucubrado con anterioridad al 3 de septiembre de 2008, fecha en que se sancionó la Ley de Seguro Obligatorio Automotor en aquél país] *y no se encontraron normas al respecto en Cuba, Haití, Honduras y el Paraguay"*. Publicación disponible en http://www.paho.org/Spanish/DD/PUB/Tr%C3%A1nsito_vehicular_PO_13.pdf.

534 AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico-prácticas de Derecho de Seguros*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006, págs. 238 y 239.

535 PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1463.

(v. gr. Estados Unidos); (ii) el que integra el género de los seguros de patrimoniales o de daños, donde la víctima a fin de acceder a la reparación deberá probar los extremos de la responsabilidad civil (v. gr. Argentina); (iii) el comprendido entre los seguros de personas y regulado por los principios del seguro de accidentes personales; y por último, (iv) el contemplado como seguro de accidentes corporales, que prescinde de toda responsabilidad e instituye reparaciones automáticas, no integrales, y previas al siniestro (v. gr. Brasil, Chile, Perú), y ampara a la totalidad de las víctimas, inclusive al o los conductor(es) del o de los vehículo(s) protagonista(s)[536].

Se pasa revista a los regímenes del seguro automotor obligatorio consagrados en distintos países, a saber:

(I) ESPAÑA

Prevé un sistema normativo específico regulatorio de la materia[537]. Dentro de este contexto, el 8 de noviembre de

536 Esta modalidad asegurativa es asimilable al régimen impuesto en nuestro país en 1995 por la Ley de Riesgos del Trabajo Nº 24.557.

537 "*En el sistema español existe una regulación específica sobre la responsabilidad por accidentes de vehículos a motor en una ley especial: la Ley de Responsabilidad del Tráfico de 1960, modificada en el año 1986 con la entrada de España a la Comunidad Europea, y en el año 1995, cuando el Parlamento aprueba la Ley 30/1995 de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor*". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1467.

A su turno, los 42.000 muertos y 1.700.000 heridos anuales, sitúan a las seguridad vial entre los problemas de salud pública primarios de la Unión Europea. Una plétora de países miembros de la Comunidad Económica Europea, en sus regímenes normativos relativos al seguro obligatorio de responsabilidad civil por el uso de automóviles, propician tutelar principalmente a las víctimas de la circulación de automotores,

1995 se sancionó la Ley Nº 30 de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados, cuya disposición adicional octava –intitulada Modificaciones en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor–, consagró la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor[538].

---

allende de a los asegurados. Numerosas directivas fueron dictadas dentro del marco tuitivo de los accidentados. Así verbigracia, Primera (72/166/CEE), del año 1972, instaura la obligatoriedad del seguro automotor de responsabilidad civil en todos los Estados miembros; Directiva (84/5/ CEE), regula, entre otras, el importe de las indemnizaciones de los daños físicos y materiales, y la inoponibilidad a la víctima de las exclusiones devenidas del accionar del asegurado; Directiva (90/232/CEE) unifica el importe del premio en el territorio de la Comunidad; Directiva (2000/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo del 16 de mayo de 2000), integrada por un bloque legal conformado por 13 normas, que disciplinan el sistema regulatorio de la responsabilidad surgida en los accidentes de tránsito (v. gr. organismos de competencia e información, acción directa de la víctima contra el asegurador en los Estados miembros, liquidación de las indemnizaciones, fondos de garantía, sanciones, etc.). Cfme. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., págs. 1466 y 1467.

538 En el primer párrafo de la exposición de motivos del Real Decreto 7/2001, del 12 de enero, por el que se aprueba el Reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor de Reino de España, se explicitó: "*La disposición adicional octava de la Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de Ordenación y supervisión de los seguros privados, ha modificado la anterior Ley de Uso y circulación de vehículos de motor, texto refundido aprobado por Decreto 632/1968, de 21 de marzo, pasando a denominarse Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Esta modificación ha supuesto un sustancial cambio en la regulación de la normativa del seguro de suscripción obligatoria de automóviles y su adaptación a la Directiva 90/232/CEE, del Consejo, de 14 de mayo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, que amplía el sistema obligatorio de aseguramiento*".

El artículo 2 estatuyó la obligación de suscribir un contrato de seguro de responsabilidad civil a todo propietario y/o persona que tenga interés en el vehículo, cuyo incumplimiento genera la prohibición de circulación por el territorio español, y el consecuente depósito, con cargo a su titular mientras no se concrete el seguro (art. 3). El seguro otorga cobertura[539] a los daños causados a las personas y a los bienes con motivo de la circulación (art. 1) y acción directa a las víctimas y/o herederos a fin de obtener la correspondiente indemnización (art. 7), hasta los límites previstos en la reglamentación, en todo el territorio del Espacio Económico Europeo y de los Estados adheridos al Acuerdo entre las oficinas nacionales de seguro de los Estados miembros del Espacio Económico y de otros Estados asociados (art. 4).

(II) ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

Abierto a debate, innegablemente es junto con el Reino Unido de Gran Bretaña, una de las naciones más ricas en modalidades y variables asegurativas cuya mera enunciación y conceptualización excedería las fronteras de este trabajo. En lo que aquí concierne, consagra y regula la cobertura denominada *no fault*[540] (sin culpa), donde resulta

539 "*El seguro obligatorio cubre todos los daños personales y materiales que resulten en un accidente, dentro de los límites que se determinen reglamentariamente (son determinados anualmente por el Ministerio de Economía) y de acuerdo con las excepciones previstas en el art. 5*". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1468.

540 "*La intención de las leyes no-fault es eliminar las demandas y pleitos de responsabilidad de lesión en accidentes pequeños, buscando el pronto pago de las cuentas médicas y de salarios perdidos sin ninguna discusión sobre quién causó el accidente, pero proporcionando una cobertura muy limitada*". PAGÉS

intrascendente las actuaciones de los protagonistas y la causalidad del siniestro[541]. La aseguradora se encuentra obligada a cumplir con la prestación asumida, independientemente de la intervención del conductor asegurado y/o del tercero víctima en la producción del evento o de su realización por fuerza mayor. Es imperativo u obligatorio en diez y nueve Estados y el Distrito Federal de Columbia[542]. El propósito perseguido con este sistema asegurativo es eliminar contiendas judiciales en accidentes de bajas consecuencias dañosas. Como contrapartida a la indiferencia del origen del accidente, las indemnizaciones son limitadas y normalmente comprensivas de la totalidad –o en su caso porcentaje–, de los gastos médicos, hospitalarios, funerarios y salarios caídos. Para los supuestos en que la magnitud del daño supere el límite previsto por la modalidad *no fault*, está prevista la cobertura *med pay*[543]. Por último, es de hacer notar que el país también ofrece un esquema asegurativo denominado Seguro contra Conductores No Asegurados (*Uninsured Motorists* o U.M.), el cual,

---

LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1464, nota 26.

541 Sin embargo, es de hacer notar que dentro de este esquema asegurativo consagrado en la mayoría de los Estados de la Unión americana, incluso el conductor asegurado está cubierto, y por tanto recibe el cheque indemnizatorio de su aseguradora luego de un accidente sin entrar a considerar la autoría de la falta.

542 New York, Michigan, Massachusetts, Arkansas, Colorado, Connecticut, Delaware, Florida, Georgia, Hawaii, Kansas, Kentucky, Maryland, Minnesota, New Jersey, North Dakota, Oregon, South Carolina, South Dakota y el District of Columbia.

543 *"...es la cobertura en exceso que cubre los gastos una vez que se agota la cobertura médica no-fault, la que generalmente tiene un tope de U$S10.000 ó menos"*. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1463.

como su nombre lo indica, cubre a sus asegurados frente a los daños personales sufridos, causados por un tercero conductor no asegurado. La aseguradora tiene la facultad de repetir el pago contra el tercero causante del evento.

(III) CHILE

La Ley Nº 18.490, del 2 de enero de 1986, publicada el 4 de enero de aquél año en el Diario Oficial bajo el Nº 32.363 (y modificada recientemente por Ley Nº 19.887), estableció el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por la Circulación de Vehículos Motorizados[544] (en adelante "SOAP"), como modalidad de los seguros de personas[545]. Por su intermedio se prevé una reparación a las víctimas de los accidentes de tránsito comprensiva de gastos médi-

---

[544] Artículo 2: "*Para los efectos de esta ley, se entiende por vehículo motorizado aquél que normalmente está destinado a desplazarse en el medio terrestre, con propulsión propia, que se encuentre por su naturaleza destinado al transporte o traslado de personas o cosas y sujeto a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar.*

Los remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares, que carezcan de propulsión pero que circulen vías públicas, también se considerarán como vehículos motorizados para los efectos de esta ley, debiendo contar con el seguro obligatorio adicional correspondiente".

[545] Es laudable e imitable por el resto de Latinoamérica el fenómeno que se presenta en el país trasandino, donde el 99% de los automóviles cuentan con el SOAP. Según la Asociación de Supervisores de Seguros en América Latina ("ASSAL"), el parque automotor chileno está compuesto por 2.199.571 vehículos, de los cuales 2.177.793 se encuentran asegurados, y tan sólo 21.778, equivalente al 1% aproximadamente, carece de cobertura obligatoria. Fuente de datos: www.assalweb.org. En estos casos de excepción, el vehículo carente del seguro es gravado con el derecho real de prenda sin desplazamiento (art. 1, 1º párr., *in fine*), a fin de garantir a la víctima la deuda de responsabilidad de su titular, surgida del accidente.

cos y hospitalarios, sin atender al carácter de conductor, pasajero o peatón del damnificado[546], y sin perjuicio de su responsabilidad en el acaecimiento del evento dañoso[547]. Acreditado el hecho y la lesión, la aseguradora debe cumplir dentro de los diez días subsiguientes a la presentación de la documentación respectiva con la prestación a su cargo (art. 30), sin investigación previa de culpabilidad (art. 6[548])[549]. Asimismo, en el marco de su finalidad tuitiva, se norma la imposibilidad de las partes de rescindir el contrato previo vencimiento de su plazo, excepto sentencia judi-

---

546 Artículo 24: "*El seguro obligatorio de accidentes personales cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas como consecuencia de accidentes en que intervengan el vehículo asegurado, sus remolques o sus cargas. Este seguro cubrirá tanto al conductor del vehículo como a las personas que estén siendo transportadas en él y cualesquier tercero afectado*".

547 Artículo 15: "*El derecho que según esta ley corresponda a la víctima o a sus beneficiarios, no afectará al que pueda tener, según las normas del derecho común, para perseguir indemnizaciones de los perjuicios de quien sea civilmente responsable del accidente.*

El pago recibido como consecuencia de este seguro no implica reconocimiento ni presunción de culpabilidad que pueda perjudicar al propietario o conductor del vehículo asegurado, ni servirá como prueba en tal sentido en caso de ejercitarse acciones civiles o penales.

No obstante, los pagos de indemnización efectuados en virtud de este seguro, se imputarán o deducirán de los que pudiere estar obligado a hacer el propietario o conductor del vehículo asegurado en razón de la responsabilidad civil que respecto de los mismos hechos y de las mismas personas, le pueda corresponder según las normas del derecho común".

548 Artículo 6: "*En el seguro de accidentes personales a que se refiere esta ley, el pago de las correspondientes indemnizaciones se hará sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima*".

549 Cfr. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1466.

cial[550]; y del asegurador del oponer defensas a las víctimas fundadas en la actuación del tomador[551].

(IV) BRASIL

La Ley Nº 6194, del 19 de diciembre de 1974, que modifica y amplia el art. 20 del Decreto Ley Nº 73, del 21 de noviembre de 1966, regula el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por el empleo de Vehículos Automotores de vías terrestres o por su carga, a las personas transportadas o no[552] ([art. 2] en adelante "DPVAT"[553]). Se pre-

---

[550] Artículo 5: "*Los contratos de seguro que se celebren en cumplimiento de esta ley, regirán por todo el plazo de la vigencia señalado en el respectivo certificado, no se resolverán por la falta de pago de las primas, ni podrán terminarse anticipadamente por decisión de las partes. Sólo por sentencia judicial ejecutoriada se podrá poner término al contrato antes de la fecha de su vencimiento.*

El pago de las indemnizaciones que afecten a una póliza no significará reducción de las sumas aseguradas ni de responsabilidad, la que continuará en vigor por todo el plazo para el cual fue contratada, sin necesidad de rehabilitación ni pago de primas adicionales".

[551] Artículo 10: "*En la cobertura de accidentes personales, las víctimas de un accidente del tránsito y sus beneficiarios tendrán acción contra el asegurador, no siéndoles oponibles las excepciones que éste pueda alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último*".

[552] Sin perjuicio de no alcanzar los prácticamente inmejorables índices de aseguramiento logrados por Chile, es igualmente elogiable, en menor medida, el contralor ejercido por éste país en lo respecta al cumplimiento de la contratación seguro obligatorio automotor, pues su parque automotriz es 14 veces más amplio que el de aquél país. Integrado por 29.808.636 automóviles, 23.766.275 (80% aprox.) respetan la obligación legal, y 6.042.361 (20% aprox.) la incumplen. Fuente de datos: www.assalweb.org.

[553] "*Es el seguro obligatorio de daños personales causados por vehículos automotores de vías terrestres o por su carga a personas trasportadas o no (seguro DPVAT) creado por la ley 6.194 modificada por la ley 8.441/92 con la finalidad de amparar a las víctimas de accidentes de tránsito en todo el territorio nacional no importando de quien sea la culpa de los accidentes [...]. El DPVAT es un*

vén los daños cubiertos (muerte, incapacidad permanente, costos de atención médica y adicionales) y los montos por evento (art. 3)[554]; las personas legitimadas para acceder a las indemnizaciones[555] (art. 4)[556], donde se incluyen a los

seguro social, forzoso (no contractual) caracterizado por la regulación legal, la obligatoriedad y la automaticidad de las prestaciones. La víctima goza del derecho del consumidor conforme a la ley especial. En Argentina el seguro automotor es obligatorio porque lo dice la ley, pero no es un seguro social". HUBER, Carlos A., *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, versión completa y actualizada al 2007, en www.casf.org.ar, págs. 8 y 29.

554 El art. 3 consagra los daños personales cubiertos por el seguro y los valores a los que puede acceder la víctima. Así, la norma en lo relevante reza: "*… a) 40 (cuarenta) veces el valor del mayor salario mínimo vigente en el país - en caso de muerte; b) Hasta 40 (cuarenta) veces el valor del mayor salario mínimo vigente en el país - en el caso de incapacidad permanente; c) Hasta 8 (ocho) veces el valor del mayor salario mínimo vigente en el país - como los reembolsos a la víctima - en caso de atención médica y otros debidamente comprobados*". Los tres incisos aludidos se encuentran abrogados pues... "*La ley 6.205 del 29.04.1975 establece que todos los valores monetarios fijados con base en el salario mínimo no serán considerados para cualquier fin de derecho. Por lo tanto, el valor de la indemnización del DPVAT no tiene relación con el valor del salario mínimo vigente en el país. Los valores de la indemnización del seguro DPVAT son fijados por el Consejo Nacional de Seguros Privados (CNSP)*". HUBER, Carlos A., *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, pub. cit. pág. 10. Por ello, el Consejo Nacional de Seguros Privados, en su condición de ente encargado de dictar normas disciplinarias y tarifarias que atiendan las disposiciones de la ley (art. 12), y en cumplimiento de la ley 6205, consagró en la resolución 151/06 los valores de indemnización por cobertura, a saber: a) muerte: R$13.500; b) invalidez permanente: hasta R$13.500; y c) reembolso de gastos médicos y hospitalarios: hasta R$2.700. "*...para el mes de julio de 2007 por el tipo de cambio en Brasil con un dólar se compran dos reales. En consecuencia para muerte e invalidez permanente representa 6.750 dólares estadounidenses y el reembolso para de gastos hospitalarios 1.350 dólares*". HUBER, Carlos A., *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, pub. cit. pág. 29.

555 En el régimen adoptado por Brasil, al igual que en Perú y en Chile, no existe una suma máxima asegurada o techo indemnizatorio en los supuestos de pluralidad de damnificados causados por un accidente. Así, en un infortunio con pluralidad de víctimas, sin atender a su número, cada una de ellas, o sus derechohabientes, percibirá(n) el monto

conductores y a sus familiares sin distinción de grados; los medios y extremos probatorios (arts. 4 y 5, respectivamente); y medio y plazo de pago (art. 5)[557]. En consonancia a modalidad asegurativa asumida (seguros de personas) en la Republica Federativa de Brasil, las indemnizaciones son abonadas independientemente de la atribución de culpabilidad[558] en el evento y del clausulado del contrato de seguros, que pudiere consagrar una franquicia o limitación de

correspondiente a su perjuicio. Infortunadamente, nuestro país en el art. 1 inc. b de la Resolución 21.999/92, limita drásticamente el debido derecho a la reparación de las víctimas, pues fija un límite por acontecimiento igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente, que asciende a $60.000, sin perjuicio del número de accidentados devenidos del siniestro.

556 El art. 4 dispone el pago de la indemnización prevista, en caso de muerte a la cónyuge supérstite –o en su caso concubina, con más de cinco años de convivencia o hijos en común–, previa acreditación de su calidad mediante constancia de matrimonio; en su defecto a los herederos legales. En los supuestos de lesiones, el pago es efectuado, obviamente, a la víctima en la forma que dispone el Consejo Nacional de Seguros Privados.

557 El art. 5 estatuye que las indemnizaciones serán abonadas mediante la entrega de un cheque nominal a los beneficiarios dentro de los 15 días subsiguientes a la presentación a la Sociedad de Seguros de la documentación correspondiente en cada caso, que acrediten el accidente y los daños devenidos, sin perjuicio de la causalidad en la producción del siniestro.

558 *"Cobertura no fault (es decir sin analizar si hubo o no culpa de la víctima o terceros vinculado este seguro social a los denominados "de personas" solidariamente para todas las víctimas (no como seguro colectivo ni grupal) con limitación de la cuantía indemnizatoria para que opere en el sistema como seguro social a "primer riesgo" o primera franja de cero hasta el límite de la cuantía asegurada sin exclusiones subjetivas ni objetivas. No es un seguro automotor de responsabilidad civil"*. HUBER, Carlos A., *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, pub. cit. pág. 29.

la indemnización en perjuicio de la víctima[559]. Para los supuestos en que el vehículo protagonista del accidente no fuera identificado, su titular no haya celebrado el contrato forzado, o no hubiere pagado el premio correspondiente al mes en curso en que ocurriese el infortunio, se prevé la constitución de un consorcio constituido obligatoriamente por las aseguradoras que operan en la explotación del rubro, a fin de soslayar los inconvenientes y otorgar a los damnificados las prestaciones previstas por la ley.

(V) PERÚ

La Ley General de Trasporte y Tránsito Nº 27.181, del 7 de octubre de 1999, en su Título V, artículo 30, normó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (en adelante "SOAT"), y consecuentemente impuso la celebración de un contrato forzado de seguro de responsabilidad civil sobre los vehículos (art. 30.1)[560], con un fin netamente social y el loable designio de garantizar a las eventuales víctimas la reparación de los perjuicios que pudieren sufrir como consecuencia del tráfico (art. 30.2)[561]. El SOAT actúa bajo la

559 "*Para este seguro no cabe deducción, descubierto obligatorio a cargo del asegurado, toda vez que es una indemnización de cuantía limitada. El pago indemnizatorio que resulte por este seguro es exigible a cualquier sociedad aseguradora* [que como contraprestación por la liquidación del siniestro puede percibir una comisión del 2% del valor indemnizado] *que se encuentre incluida en el convenio y abolida la franquicia*". HUBER, Carlos A., *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, pub. cit. pág. 30.

560 Artículo 30.1: "*Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, según los términos y montos establecidos en el reglamento correspondiente. Su aplicación es progresiva, de acuerdo al reglamento respectivo*".

561 Artículo 30.2: "*El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito cubre a todas las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes, que sufran lesiones*

modalidad de un seguro de accidentes personales y cubre los riesgos de muerte y lesiones corporales que sufran las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de un vehículo automotor, como consecuencia de un accidente de tránsito en el que dicho vehículo haya intervenido[562]. Se encuentra reglado por el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, Decreto Supremo Nº 049-2000-MTC[563], del 10 de octubre de 2000. Éste reitera la obligación de contratar el seguro de responsabilidad civil automotor establecido en el art. 30.1 de la ley, con la peculiaridad de incluir a los acoplados, casas rodantes y similares en el seguro del vehículo que lo propulsa (art. 3)[564]. Las indemnizaciones son mínimas y comprenden exclusivamente los daños sufridos en la persona de los damnificados[565]. En éste sentido el régimen

o muerte como producto de un accidente de tránsito". Idem art. 4 Decreto Supremo Nº 049-2000-MTC.

562 Cfme. art. 28 Decreto Supremo Nº 049-2000-MTC.

563 Copia *cuasi* servil de la Ley chilena Nº 18.490, que establece el Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Circulación de Vehículos Motorizados.

564 Artículo 3: "*Todo vehículo automotor que circule en el territorio de la República debe contar con una póliza vigente de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito según los términos y montos establecidos en el presente Reglamento.*

Los remolques acoplados, casas rodantes y otros similares que carezcan de propulsión propia, estarán comprendidos en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito del vehículo automotor que lo hala".

565 Artículo 8: "*La cobertura del seguro por cada víctima de un accidente de tránsito se encuentra limitada a los montos previstos en el presente Reglamento*". Por ello su pago se materializa sin investigación ni pronunciamiento de autoridad, acreditando la víctima o sus derechohabientes el accidente y sus consecuencias, sin perjuicio de la causalidad en la producción del infortunio. En este orden de ideas, el artículo 14 reza: "*El pago de los gastos e indemnizaciones del seguro a que se refiere el presente Reglamento se hará sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, bastan-*

consagrado es asimilable al previsto en Argentina, y reglamentado por Resoluciones Nº 21.999/92 y Nº 22.058/93 de la SSN, empero existen radicales y plausibles diferencias, a saber: el país situado al occidente de América del Sur: (i) implementa una acción directa en cabeza de la víctima o derechohabientes en contra de la aseguradora para el inmediato pago de la indemnización; (ii) no son oponibles al damnificado las defensas de la aseguradora fundadas en la actuación del asegurado[566]; (iii) en relación al riesgo cubierto, como consecuencia de perseguir a ultranza la reparación del lesionado, la falta de pago del premio no los priva de su debido derecho a la reparación[567]; (iv) no prevé un límite o suma máxima asegurada por aconteci-

do la sola demostración del accidente y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima, independientemente de la responsabilidad del conductor, propietario del vehículo o prestador del servicio, causa del accidente o de la forma de pago o cancelación de la prima, lo cual deberá constar expresamente en el contrato de la póliza del seguro".

566 Artículo 16: "*Las víctimas de un accidente de tránsito y sus beneficiarios tendrán acción contra la compañía de seguros, no siéndoles oponibles las excepciones que ésta pueda alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último*".

567 "*Se instaura una acción de la víctima contra el asegurador sin que éste pueda oponer excepciones que pueda alegar contra el tomador del seguro que se basen en hechos o circunstancias imputables a este último (ej. falta de pago de la prima), y el seguro obligatorio de accidentes de tránsito se caracteriza por ser un seguro obligatorio donde el pago de la indemnización a cargo de la aseguradora es "inmediato", sin investigación ni pronunciamiento previo de autoridad alguna, lo que lo distingue sustancialmente de los seguros de responsabilidad civil [...]. De esta forma se ha buscado un mecanismo que permite garantizar la compensación de la víctima y reducir los costos administrativos del sistema de responsabilidad civil, en la medida que la víctima no tendrá que batallar en un tedioso proceso judicial que le genera gastos y pérdida de tiempo, dado que las compañías de seguros se encuentran obligadas a cubrir los daños personales que sufran en forma "inmediata" e "incondicional"*. PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., pág. 1464.

miento; y (v) el incumplimiento de la obligación de asegurar inhabilita la unidad y autoriza su retención y extirpación del tráfico[568]. Desafortunadamente, nuestro país: (i) consagra acción directa exclusivamente para la percepción de los gastos fúnebres y sanatoriales y hasta la suma de pesos mil cada uno[569]; (ii) la aseguradora puede oponer defensas anteriores o concomitantes al siniestro[570]; (iii) la falta de pago del premio por parte del tomador empece a la víctima cobrar a la aseguradora; (iv) limita la suma asegu-

---

568 Artículo 31: "*De las sanciones al incumplimiento de la obligación de contar con seguro. El incumplimiento a la obligación establecida en la presente Ley de contar y mantener seguros vigentes, inhabilita a la unidad vehicular para transitar por cualquier vía del país, debiendo la autoridad competente retener el vehículo, impedir su circulación e internarlo hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, sin perjuicio de las demás sanciones que para tal fin establece el reglamento nacional, que deberán ser asumidas por el propietario del vehículo o el prestador del servicio*".

569 Artículo 1, Resolución Nº 21.999/92: "*El seguro obligatorio previsto en el art. 67 del Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (t.o.) aprobado mediante decreto 2254/1992 deberá reunir las siguientes características:*

a. Cubrir la responsabilidad en que se incurre por el vehículo automotor objeto del seguro, por los daños y con los límites mínimos que se indican a continuación:

1. Muerte o incapacidad total y permanente: $ 30.000 (treinta mil pesos).

2. 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.

3. Gastos de sanatorio: $ 1000 (mil pesos).

4. Gastos de sepelio: $ 1000 (mil pesos)...".

570 Entre las últimas se encuentra la actuación personal del asegurado en la producción del evento que origina su responsabilidad. Así, la cláusula sexta de la Resolución Nº 22.058 prevé la liberación del asegurador en la hipótesis en que el asegurado o el conductor provoquen, por acción u omisión, el siniestro dolosamente o con culpa grave. Cfr. STIGLITZ, Rubén – STIGLITZ, Gabriel, *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993, págs. 49 y 103.

rada por evento a $60.000, sin atender al número de accidentados[571]; y (v) no sanciona el incumplimiento de la obligación legal de contratar[572].

(VI) URUGUAY

La Ley Nº 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional, sancionada el 30 de octubre y publicada el 28 de noviembre de 2007, en el Título "Accidentes y Seguro Obligatorio" (arts. 42 a 44), define a los accidentes de tránsito (art. 42), especifica los recaudos a cumplir por los conductores protagonistas de un siniestro vial (art. 43) y estatuye que todo vehículo automotor y acoplado remolcado que circulen por las vías de tránsito deben ser objeto de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con la cobertura que determine la ley, que lo declarará obligatorio (art. 44). En este ámbito coyuntural, el 3

---

571 Artículo 1, Resolución Nº 21. 999/92: *"El seguro obligatorio previsto en el art. 67 del Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (t.o.) aprobado mediante decreto 2254/1992 deberá reunir las siguientes características: ...*

b. Prever un límite por acontecimiento igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente...".

572 Sin hesitar es dable afirmar que la regulación normativa del seguro obligatorio automotor peruana es largamente más ventajosa que la de nuestro país. Sin embargo, esta enorme brecha teorética entre los sistemas, no se traduce a la hora de la contratación, ya que en ambos países –salvando las diferencias del parque automotriz, compuesto en el primer caso por 1.279.254 y en el segundo por 6.800.000, automóviles– existen alarmantes índices de incumplimiento. Así, en Perú más de la mitad los rodados en tránsito carecen de seguro, ya que gozan de cobertura sólo el 47% aprox. de ellos, equivalente a 607.207, y el 53% aprox., esto es 672.048, carecen de garantía asegurativa. Lo propio ocurre en Argentina, donde el 56% aprox., o sea 3.810.539 vehículos ostentan el amparo del asegurador, y el restante 44% aprox., que se traduce en 2.989.461, se encuentran sin cobertura. Fuente de datos: www.assalweb.org.

de septiembre de 2008, el Parlamento aprobó[573] la Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles[574], que instituye un seguro de accidentes personales para amparar los riesgos por muerte e invalidez que sufran terceros[575] como consecuencia de los accidentes causado por automotores y/o

573 *"La votación del seguro obligatorio de accidentes de tránsito fue aplazada tres veces antes de que la ley fuera sancionada. Las razones de ese aplazamiento se relacionan con la falta de infraestructura para una fiscalización efectiva. Este tema, así como la forma de pago de las indemnizaciones a las víctimas o sus sucesores y los requisitos mínimos que deberán cumplir los vehículos para que puedan ser asegurados, pueden ser solucionados con la reglamentación de esta nueva ley, que empezará a regir a partir de marzo de 2009"*. DE SOUZA, Christian, *Conducir seguro es obligatorio (segunda parte)*, http://www.ferrere.com/web/uy/downloads/publicaciones/empre_2008 /empresario%2012. 09.08.pdf.

574 *"Este cuerpo legal se encuentra destinado a colmar una impostergable necesidad de paliar auque sea en forma parcial, los devastadores efectos que poseen los accidentes de tránsito, fundamentalmente en los sectores menos privilegiados de la sociedad"*. GUTIÉRREZ, Néstor A., *Principales características de la ley de seguro obligatorio*, http:// www.cronicas.com.uy/HNImprimir.cgi?13412,0.

575 El art. 6 detalla las exclusiones de cobertura, y al respecto establece: *"(Exclusiones). No se considerarán terceros a los efectos de esta ley:*

A) El propietario del vehículo, el tomador del seguro y el conductor, así como el cónyuge o concubino y los ascendientes o descendientes por consanguinidad o afinidad o por adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado de cualquiera de ellos, respecto del seguro del mismo vehículo.

B) Los dependientes a cualquier título del propietario, tomador del seguro o conductor, cuando se encuentren desempeñando sus tareas en el mismo vehículo y que tengan otra cobertura de seguro.

C) Las personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro.

D) Los ocupantes de vehículos hurtados, salvo que probaren el desconocimiento de dicha circunstancia o no hubiera mediado voluntad en ocupar el vehículo.

E) La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo de su parte para la producción de las lesiones o la muerte".

acoplados remolcados (art. 1). La norma que comenzará a regir a partir de marzo de 2009, constriñe a los titulares –en sentido lato, comprensivo de usuarios, guardianes materiales, propietarios– de automóviles, motos[576], camiones y camionetas a celebrar un contrato forzado, principalmente para resguardar a los damnificados en su persona[577], y secundariamente proteger la integridad patrimonial de los asegurados, de la deuda originada en su responsabilidad civil. Respetando las cualidades de los seguro de persona, Uruguay con su novel régimen, veda a los aseguradores la viabilidad de oponer excepciones emanadas del contrato (v. gr. agravamiento de riesgo por cambio del destino de uso, culpa grave o dolo del asegurado), de hechos de terceros, o caso fortuito o de fuerza mayor (art. 15)[578]. Salvo en supuesto de actuación dolosa de la víctima o sus causahabientes en la producción de las lesiones o muerte (art. 6, inc. E), es indiferente la causalidad en la producción del infortunio: el damnificado es acreedor de la prestación sin perjuicio de su responsabilidad en el evento. A fin de acceder a la indemnización se prevé un procedimiento extrajudicial obligatorio. Así las víctimas o sus derechohabientes deberán en primer término formular su reclamo a la aseguradora del responsable, y luego de la negativa de ésta a cumplir la prestación o de su falta de respuesta durante el plazo de 30 días, quedará expedita la vía para instar judi-

576 Las motos de hasta 70 cc no pagarán la póliza durante un período de tres años, pero tendrán la cobertura del seguro en caso de accidentes.

577 En la primera etapa de vigencia, y al igual que en nuestro país, se encuentran excluidos del riesgo los daños causados a bienes de terceros.

578 Artículo 15: "*(Inoponibilidad de excepciones). El asegurador no podrá oponer al accionante las excepciones que tenga contra el asegurado en virtud del contrato de seguro, ni las que provengan de caso fortuito o fuerza mayor, o hecho de terceros, sin perjuicio de las exclusiones dispuestas por el artículo 6 de la presente ley*".

cialmente (art. 12)[579], gozando de acción directa en contra del asegurador del vehículo responsable del infortunio[580]. Asimismo y para supuestos especiales (v.gr. imposibilidad de identificar al vehículo, carencia de seguro obligatorio, accidente protagonizado por un rodado hurtado, etc.), la ley creó el Fondo Nacional de Indemnización, que afrontará los perjuicios irrogados a las víctimas[581].

---

[579] Artículo 12: "*(Procedimiento obligatorio). El solicitante o sus causahabientes deberán presentar el reclamo directamente ante la entidad aseguradora, acreditando su derecho y el daño, acompañando los elementos de prueba de que dispone para justificarlos.*

Recibido el reclamo, la entidad lo procesará y dará respuesta a los reclamantes en un plazo no mayor de treinta días hábiles.

Transcurrido el término o en caso de denegatoria, quedará expedita a los interesados la vía judicial.

El solicitante deberá someterse a la verificación de las lesiones, así como permitir las diligencias que disponga la entidad aseguradora para calificar el reclamo solicitado, sin perjuicio de la presentación de los informes elaborados a su solicitud".

[580] Artículo 13: "*(Vía judicial). Para exigir el cumplimiento de la acción indemnizatoria en vía judicial, los titulares mencionados en el inciso primero del artículo 12 de la presente ley, tendrán acción directa contra el asegurador del vehículo que ha producido el daño, no pudiendo excederse del límite del seguro obligatorio.*

Para esta acción se seguirá el procedimiento indicado por los artículos 346 y siguientes del Código General del Proceso".

[581] Artículo 19: "*(Coberturas especiales). Los damnificados o sus causahabientes serán indemnizados por el procedimiento de los artículos siguientes, cuando los daños sean producidos por:*

A) Un vehículo no identificado.

B) Un vehículo carente de seguro obligatorio.

C) Un vehículo hurtado u obtenido con violencia".

2.2. CULPA GRAVE

"...el derecho comparado exhibe a la culpa grave como riesgo legalmente cubierto, o no excluido, o autorizada su garantía mediante acuerdo de partes"[582].

Artículo 20: *"(Creación del Fondo de Indemnización). Créase un Fondo de Indemnización de Coberturas Especiales, el cual será administrado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV).*

Dicho Fondo se hará cargo parcialmente de las coberturas especiales previstas en el artículo anterior, en las siguientes proporciones:

A) Durante el primer año de vigencia de la presente ley, el Fondo abonará los dos tercios de las sumas correspondientes a las coberturas especiales siendo el restante tercio de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley.

B) Durante el segundo año, el Fondo abonará un tercio de las sumas correspondientes a coberturas especiales siendo los restantes dos tercios de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley.

C) A partir del tercer año, la totalidad de las sumas a abonar por coberturas especiales serán de cargo de la entidad aseguradora designada conforme al procedimiento del artículo 22 de la presente ley".

Artículo 22: *"(Procedimiento en los reclamos). La Superintendencia de Seguros y Reaseguros indicará el nombre y domicilio de la entidad aseguradora que procesará el reclamo en cada caso. A tal efecto operará en la misma un Centro de Distribución de dichos reclamos. Para la adjudicación del reclamo entre las entidades aseguradoras, éstas informarán, al 31 de diciembre de cada año a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros la cantidad de contratos de seguro obligatorio celebrados con posterioridad a la vigencia de la presente ley. Con esta información la Superintendencia de Seguros y Reaseguros determinará la cantidad proporcional de reclamos que le corresponderá atender a cada entidad aseguradora durante el año siguiente.*

Tanto los reclamos pagados con su correspondiente cuantía como los denegados serán informados mensualmente a la Superintendencia de Seguros y Reaseguros.

Al finalizar cada ejercicio la Superintendencia de Seguros y Reaseguros comunicará a las entidades aseguradoras las compensaciones recíprocas que deberán realizar a los efectos de que los montos indemnizados guarden debida relación con los reclamos atendidos.

Una de las consecuencias más trascendentes en la evolución del seguro de marras es la tendencia universal existente desde el siglo pasado en el Derecho Comparado de asegurar la culpa grave[583].

Las compensaciones recíprocas serán obligatorias por las entidades aseguradoras.

Si se procediera judicialmente según el artículo 13 de la presente ley, la acción deberá dirigirse contra la misma empresa aseguradora indicada por el Centro de Distribución.

Esta disposición comenzará a regir a partir de los ciento ochenta días de la entrada en vigencia de esta ley".

582 STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 105. Los doctrinarios enseñan, en el opúsculo mencionado, que en Francia el Código de Seguros limita la delimitación subjetiva al dolo del asegurado. En efecto, el art. 12 de aquella ley prohibía solamente los seguros de faltas dolosas. Cfme. STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, Astrea, Buenos Aires, 1980, pág. 140. Idéntica situación se presenta en España, donde la Ley de Contrato de Seguros excluye de garantía el siniestro causado por mala fe del asegurado. Lo propio sucede en Alemania. En cambio, el Código Civil italiano, excluye en los seguros de daños a los siniestros producidos por dolo o culpa grave del asegurado, excepto pacto en contrario para los supuestos de culpa grave; empero este principio general es modificado en la rama de la responsabilidad civil, donde integra el objeto del seguro la culpa grave del asegurado.

583 Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro automotor obligatorio*, ob. cit., pág. 108; y STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la ley de seguros*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2007, nota 14, pág. 9. *"En la legislación comparada, la tendencia es hacia la cobertura: la ley francesa (Code des Assurances, art. 113-1), excluye los siniestros provenientes de falta intencional o dolosa; España, Ley de Seguros, art. 19, excluye los siniestros "causados por mala fe del asegurado"; Italia, excluye, en principio los siniestros ocurridos por dolo o culpa grave del tomador, del asegurado o del beneficiario, salvo pacto en contrario para los supuestos de culpa grave (Cód. Civ. de 1942, art. 1900), pero en materia de seguro de la responsabilidad civil excluye solamente los hechos dolosos (art. 1917); México, Ley sobre el Contrato de Seguro, art. 77, excluye de la cobertura los siniestros ocurridos por "dolo o mala fe del asegurado, benefi-*

(I) FRANCIA

"*...con la sanción de la ley* [del 13 de julio] *de 1930, Francia asumió ya definitivamente con audacia y convicción una actitud socialmente más justa*"[584]. Es que a partir de su vigencia, se admitía en el país galo –otrora art. 12 de la ley y actual art. 113-1 del Código de Seguros– la posibilidad de que el seguro de responsabilidad civil garantizara los siniestros causados por culpa grave[585], empero excluía a los que eran consecuencia de culpa intencional o dolosa por resultar contrarios al orden público[586]. La Ley de Tránsito del 5 de julio de 1985 (Ley Badinter)[587], constituye una guía del pa-

ciario o de sus respectivos derechohabientes", pero en el art. 78 admite la "cláusula que libere a la empresa en caso de culpa grave". BARBATO, Nicolás H., *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, rev. cit., pág. 206, nota 28.

584 STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, ob. cit., pág. 140.

585 "*Como lo sostienen Picard y Besson, la gran innovación de 1930 fue la validez del seguro de la culpa grave*". STIGLITZ, Rubén, El siniestro, ob. cit., págs. 140 y 141. "*Esta solución legal es la que satisface a los autores citados, pues ella se conforma a la noción misma de riesgo, pues aun en presencia de una culpa grave, es decir de una imprudencia caracterizada, de una negligencia grave, el asegurado ha querido sin duda el acto, pero no las consecuencias de él; su voluntad no ha ejercido un influjo exclusivo: circunstancias exteriores han intervenido, pues precisamente él no ha tenido la voluntad, la intención del resultado. Tan falta –finalizan– constituye un riesgo, pues ella deja una cierta parte al azar*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991, págs. 287 y 288.

586 Cfr. HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, 3ª ed., Depalma, Buenos Aries, 2003, pág. 579.

587 "*En el sistema francés encontramos que en el año 1985 se dicta la denominada "Loi Badinter", que constituye un avance importante hacia la uniformidad de las indemnizaciones, previendo la publicación regular del importe de las indemnizaciones judiciales o transaccionales (fichero nacional de indemnizaciones denominado AGIRA), lo cual sin ser vinculante propicia tal finalidad. Además, extrema la teoría del riesgo, dado que la víctima no puede verse privada de la correspondiente indemnización, incluso cuando media culpa de su*

radigma que consagra la función social del seguro, va más allá de su antecesor porque amén de ratificar el criterio de asegurabilidad de la culpa grave consagrado en la ley de 1930, consagra que la imposibilidad de la aseguradora de eximirse del pago de la indemnización a la víctima sin causa justificada[588].

parte, salvo que sea exclusiva [...]. Se señala que uno de los objetivos de la ley "Badinter" fue acelerar la indemnización de las víctimas por el recurso sistemático a la transacción, y que como consecuencia de su aplicación se obtuvo una reducción muy significativa del congestionamiento de los tribunales y una significativa reducción de los tiempos de resolución del conflicto". PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M., *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, rev. cit., págs. 1468 y 1469. *"...en Francia la ley del 5 de julio de 1985 –vigente– sobre accidentes de la circulación que estatuye los institutos del seguro obligatorio de automotores y el fondo de garantía, dispone que están contemplados todos los accidentes en los cuales está implicado el vehículo asegurado, sea éste conducido al momento del siniestro por el propietario, guardián, conductor (salvo que no tenga la edad requerida o no tenga carné que lo habilite para conducir), suscriptor del seguro, así como los conductores o guardianes no autorizados por el propietario (tales como el ladrón o el dependiente que utiliza el vehículo sin autorización), excluyéndose los daños causados a personas transportadas sin haberse respetado las medidas de seguridad (entendemos sería el caso cuando las personas que viajan en el habitáculo exceden las condiciones de seguridad que puede ofrecer un vehículo determinado, por ejemplo en lo que hace al número de cinturones de seguridad que posee)"*. PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, septiembre de 2008, págs. 12 y 13.

588 Cfr. SOBRINO, Waldo A. R., *Seguros y responsabilidad civil*, Universidad, Buenos Aires, 2003, pág. 25. "*El art. 211-6, Code des Assurances, t.o. 2003, en el seguro de automotores, considera no escrita toda cláusula que estipule la caducidad de la garantía del asegurado en caso de condena por conducir en estado de ebriedad o bajo el efecto de un estado alcohólico, o por conducir bajo el uso de sustancias o plantas clasificadas como estupefacientes*". AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 238, nota 27.

(II) ITALIA

Halperín inspiró su Anteproyecto en la legislación y doctrina de varios países (v. gr. Austria, Alemania, Francia, Méjico, Suecia, Suiza), entre ellos Italia. La fuente de sus arts. 67 y 116, correspondientes a los actuales arts. 70 y 114 de la LS, fueron tomados de los arts. 1900 y 1917 del Código Civil italiano de 1942, respectivamente. Si bien el art. 1900, que normaba los seguros de daños patrimoniales contenía ambas limitaciones subjetivas (dolo y culpa inexcusable), la culpa grave del asegurado (o inexcusable según los italianos) integraba el objeto de los contratos de los seguros de responsabilidad civil, pues el art. 1917 solamente excluía de cobertura los hechos dolosos de éste[589]. Ergo, en la república de la Europa meridional, es posible mediante acuerdo de partes asegurar en los seguros de daños patrimoniales la culpa grave del asegurado, al igual que en nuestro país; empero en los seguros de responsabilidad civil existe una radical diferencia: mientras nuestra LS exige incluir en las condiciones particulares de póliza la culpa grave del asegurado, en el país europeo la ley dispone con carácter general, y en honor a la elevada finalidad social del contrato, su incorporación sin necesidad de convención alguna[590].

---

589 Cfr. STIGLITZ, Rubén, *El siniestro*, ob. cit., págs. 152 y 153; MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Nicolás H., *Tratado de Derecho de Seguros*, Zeus, Rosario, 1975, pág. 65.

590 DONATI, Antígono, *Trattatto del diritto delle assicurazioni private*, vol. II, Giuffrè, Milán, 1954, pág. 344. Cit. STIGLITZ, Rubén, El siniestro, ob. cit., pág. 153. "*El fundamento de política jurídica que halla Donati en la posibilidad de asunción de cobertura de las consecuencias de siniestros provocados por culpa grave, está en la posibilidad que se brinda al tráfico comercial de operar con mayor libertad de movimiento, dando al sujeto la oportunidad de aliviarse de las consecuencias de una grave negligencia*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., Seguro contra la responsabilidad civil, ob. cit., pág. 290.

(III) ESPAÑA

La Ley Nº 50 de Contrato de Seguros[591], sancionada el 8 de octubre de 1980, publicada el 17 del mismo mes y año, y vigente desde el 17 de abril de 1981, en su artículo 19[592] –copia literal del art. 77 de la Ley sobre el Contrato de Seguro mejicana de 1935[593]–, excluye de garantía el siniestro causado por mala fe del asegurado[594], y elípticamente

591 Previamente a su vigencia, la temática era legislada en el art. 396 del Código de Comercio, que consagraba el seguro de incendio. La norma incluía en la cobertura otorgada por el asegurador a los eventos que eran consecuencia de la negligencia del asegurado, sin graduar su conducta. Tomando como partida la falta de distinción incurrida por el legislador y en una interpretación laxa, la doctrina española consagraba la posibilidad de garantizar todos los grados de negligencia. Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 292.

592 "*Esta disposición, que al consagrar un principio general elimina la obligación del asegurador consistente en el pago de la prestación a su cargo sólo en el supuesto de siniestro causado por mala fe, es obvio que al emplear esta expresión, lo hace con el propósito de despojar toda duda al respecto, pues la mala fe es elemento caracterizante de la conducta dolosa, no de la culpa, ni aun calificada*". STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A., *Seguro contra la responsabilidad civil*, ob. cit., pág. 293. "*El artículo 19 de la ley española, muy criticado, entiende que es sólo la mala fe la que rompe la hipótesis estadística, y esto se compadece con la postura que interpreta que la culpa grave es perfectamente asegurable, con el solo cuidado de que debe ser incluida expresamente, caso contrario se la considerará excluida*". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999, pág. 259.

593 Cfr. STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la Ley de Seguros*, rev. cit., nota 14, pág. 9. Enseñan los autores que idéntica posición consagró Bélgica a fines del siglo pasado, en el art. 8 de la Ley sobre seguros terrestre de 1992, cuyo apartado primero sólo libera al asegurador de los siniestros causados intencionalmente, y el segundo prevé la cobertura de los siniestros causados por culpa grave del tomador, asegurado o beneficiario.

594 "*En España, la liberación sólo se produce cuando el asegurado actúa maliciosamente, o sea, se permite asegurar la culpa o negligencia grave pero no el*

cumbre la extrema, grosera y desmesurada imprudencia o negligencia, conductas anormales, infrecuentes pero caracterizables naturalmente por su buena fe. En este orden de ideas, el art. 76 prevé la acción directa del damnificado en contra de asegurador, y la imposibilidad de éste de oponer al progreso de aquella excepciones fundadas en la conducta del asegurado, "*en la medida en que la valoración subjetiva de la conducta del asegurado es irrelevante a los efectos de la acción directa*"[595]. Por su parte, la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor[596], en el art. 5[597] reglamentó las exclusiones de cobertura

dolo". PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, ob. cit., pág. 370.

595 AGUIRRE, Felipe F., *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, ob. cit., pág. 238, nota 27, quien cita a SÁNCHEZ CALERO, Fernando (director), *Ley de Contrato de Seguro. Comentarios a la Ley 50/1980, del 8 de octubre, y a sus modificaciones*, Aranzandi, Pamplona, 1999, comentario art. 76, pág. 1253, ap. b.

596 "*...establece un sistema de responsabilidad civil con tablas o baremos vinculantes para el Juez pero con índices de corrección variables para casos concretos, y además, no excluye la cobertura asegurativa cuando el siniestro es causado por culpa grave (no está incluido el dolo) del asegurado, dándole luego la posibilidad al asegurador de repetir contra el asegurado lo que abonó en concepto de indemnización al tercero damnificado. Este es el sistema al que tienden los países del primer mundo, que por alcanzar su población un cierto grado de maduración sociocultural, les permite incluir a la culpa grave del asegurado (también ampliado al conductor) dentro de la cobertura que debe brindar el asegurador*". PIROTA, Martín D., *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, rev. cit. pág. 15. Explicita el autor en las nota 43 y 44, de la página y publicación señalada que... "*Parece ser que hubo un canje de favores, ya que por un lado se estableció una suerte de indemnización tarifada o limitada, que es lo que pedían los aseguradores españoles, y por el otro, se obligó a estos últimos a extender la cobertura asegurativa tomando a su cargo la culpa grave del asegurado*".

597 Artículo 5: "*Ámbito material y exclusiones.*

1. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado.

y vedó al asegurador oponer defensas al perjudicado no previstas en la norma, entre las que no consagró la culpa grave del asegurado[598].

---

2. La cobertura del seguro de suscripción obligatoria tampoco alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas, ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, asegurado, propietario, conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

3. Quedan también excluidos de la cobertura de los daños personales y materiales por el seguro de suscripción obligatoria quienes sufrieran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado. A los efectos de esta Ley se entiende por robo la conducta tipificada como tal en el Código Penal. En los supuestos de robo será de aplicación lo dispuesto en el artículo 8.1, c) [que establece que corresponde al Consorcio de Compensación de Seguros indemnizar, dentro del ámbito territorial y hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio, los daños a las personas y en los bienes producidos por un vehículo con estacionamiento habitual en España que, estando asegurado, haya sido robado].

4. El asegurador no podrá oponer frente al perjudicado ninguna otra exclusión, pactada o no, de la cobertura. En particular, no podrá hacerlo respecto de aquellas cláusulas contractuales que excluyan de la cobertura la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carezcan de permiso de conducir, incumplan las obligaciones legales de orden técnico relativas al Estado de seguridad del vehículo o, fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente vehículos de motor ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario". Este último párrafo es el actual art. 6 de la Ley española sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, del 29 de octubre de 2004. Texto completo en "Revista de responsabilidad civil y seguro", La Ley, diciembre de 2004, págs. 117 y ss.

598 Lo novedoso del sistema no es la asegurabilidad de la culpa grave, opción prevista desde 1980 en aquél país merced a la Ley de Seguros; sino la existencia de garantía asegurativa en los actos dolosos del propietario del vehículo o el asegurado, sin perjuicio de la acción de repetición del asegurador (art. 10, inc. a). Cfme. Ley española sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, del 29 de octubre de 2004. Texto completo en "Revista de responsabilidad civil y seguro", La Ley, diciembre de 2004, págs. 117 y ss.

(IV) BRASIL

El Código Civil, Ley Nº 10.406 del 2 de enero de 2002, en el Libro I de la Parte Especial ("*Do direito das obrigações*"), Título VI ("*Das várias espécies de contrato*"), Capítulo XV ("*Do seguro*") disciplina los seguros[599]. El seguro de responsabilidad civil es reglamentado en la Sección II, correspondiente a los seguros de daños, en los artículos 787 y 788. El primero de ellos norma la modalidad de aseguramiento voluntaria u opcional, mientras que el segundo regla el seguro obligatorio o legalmente necesario, según su propia terminología[600]. La diferencia de regímenes se funda, según Fabio Konder Comparato, autor del Capítulo XV del CC brasileño, en la diversidad de propósito de cada uno. Afirma que resulta apropiado instituir sistemas jurídicos diversos dependiendo si el seguro es facultativo u obligatorio. "*Neste último, a causa do contrato deixa de ser o interesse individual da proteção do patrimônio do segurado, e passa a ser o interesse social da garantia de indenização aos terceiros vítimas (...)*"[601]. El distingo de los intereses tutelados, imposibilita al asegurador en la especie obligatoria oponer a la víctima

---

599 Está compuesto por tres Secciones: la Primera: "Disposiciones generales" (arts. 757 a 777); la Segunda: "El seguro de daños" (arts. 778 a 788); y la Tercera: "El seguro de personas" (art. 789 a 802).

600 El seguro obligatorio contra la responsabilidad civil fue establecido hace más de cuatro décadas por el art. 20 del Decreto Ley Nº 73/66, y se encuentra en la fecha, con obvias modificaciones, materialmente vigente.

601 Traducción literal: "*En este último, la causa del contrato dejan de ser los interés individuales de proteger el patrimonio del asegurado, y son sustituidos por el interés social de la garantía de los daños a terceros víctimas (...)*". Substitutivo ao Capítulo referente ao Contrato de Seguro no Anteprojeto do Código Civil, pág. 149. Cit. RODRÍGUES NETTO, Nelson, A figura do estipulante na ação direta da vítima no seguro obrigatório de responsabilidade civil, págs. 3 y 4,
http://works.bepress.com/cgi/viewcontent.cgi?article=1008&context=nelson_rodrigues_netto.

de la acción directa excepción de contrato no cumplido por el asegurado (art. 788)[602], en especial la culpa grave personal del asegurado; mientras que dichas defensas son harto viables en la modalidad opcional de contratación.

(V) URUGUAY

El Código de Comercio en su Título IX[603] regula los segu-

[602] El art. 788 del Código Civil brasileño, reza:

"En los seguros de responsabilidad legalmente obligatorios, la indemnización por siniestro será pagada por el asegurador directamente al tercero perjudicado.

Párrafo único. Demandado en acción directa por la víctima del daño, el asegurador no podrá oponer la excepción del contrato no cumplido por el asegurado, sin promover la citación de éste para integrar el contradictorio".

El texto original reza:

"Artigo 788 - Nos seguros de responsabilidade legalmente obrigatórios, a indenização por sinistro será paga pelo segurador diretamente ao terceiro prejudicado.

Parágrafo único. Demandado em ação direta pela vítima do dano, o segurador não poderá opor a exceção de contrato não cumprido pelo segurado, sem promover a citação deste para integrar o contraditório".

La redacción de la segunda parte de norma es infortunada y perjudica notablemente los intereses de los lesionados. El argumento pivotal de conceder a los damnificados acción directa en contra del asegurador del responsable del daño es justamente evitar la integración de la *litis* con el asegurado. El requisito condicionante que impone el texto a la aseguradora a fin de oponer la *exceptio non adimpleti contractus* es la citación del asegurado al contradictorio, en notoria contrariedad a lo establecido por la Ley Nº 6194/74, modificatoria del art. 20 del Decreto Ley Nº 73/66, que disciplina el seguro obligatorio automotor.

[603] Integrado por dos capítulos: el Primero, "De los seguros en general" (arts. 634 a 672); y el Segundo, "De las especies de seguros terrestres" (arts. 673 a 699), se compone de tres secciones: Primera, "De los seguros contra el incendio" (arts. 673 a 687); Segunda, "De los seguros contra los riesgos a los que están sujetos los productos de la agricultura" (arts. 688 a 692); y Tercera, "De los seguros sobre la vida" (arts. 693 a 699).

ros, empero no instituye el de responsabilidad civil. La Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles que tutela los daños corporales causados a terceros por vehículos de circulación terrestre y maquinarias, en el art. 15 prohíbe al asegurador oponer excepciones a la víctima surgidas del contrato de seguro. Por su parte, el art. 16 autoriza a las entidades aseguradoras a repetir lo abonado contra el propietario del vehículo o del tomador del seguro en caso de que el daño se produjera mediando dolo del propietario, usuario, o conductor, o por culpa grave en el mantenimiento del vehículo (inc. C). En lo que a la actuación de la víctima respecta, el texto del Proyecto de Ley de Seguro Obligatorio de Automóviles aprobado por la Cámara de Representantes, luego de consignar que los vehículos automotores sólo podrán circular si existe a su respecto un seguro que cubra los daños que sufran terceras personas en su integridad física (lesiones o muerte) como consecuencia de accidente causado por ellos, enumeró en el art. 6, al que tituló exclusiones, los sujetos que no se consideran terceros a los efectos de la ley. Entre ellos, interesa destacar el inc. E) que reza: "*La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo o culpa grave de su parte para la producción de las lesiones o la muerte*"[604]. Afortunadamente la Cámara Alta con muy buen tino eliminó de las exclusiones prescriptas por el art. 6 la culpa grave de la víctima. Consecuentemente la culpa grave de la víctima en la ocurrencia del evento no excluye la garantía brindada por el asegurador. El exclusivo supuesto en que el damnificado no se considera tercero y por

[604] Resulta incomprensible en los seguros obligatorios, excluir de cobertura a las víctimas por concurrir con su actuación gravemente culposa a la producción del infortunio, máxime por tratarse de una modalidad de los seguros de personas que otorga prestaciones mínimas e indemnizaciones reducidas a los perjudicados.

ende no goza de los beneficios de la ley, es el de provocación dolosa del siniestro.

(VI) PARAGUAY

Presenta un régimen análogo a nuestro país. En este sentido, el contrato de seguro se encuentra normado por el Código Civil, Ley Nº 1.183, Capítulo XXIV, arts. 1546 a 1695. La Sección II del Capítulo, consagra los seguros de daños patrimoniales, arts. 1599 a 1662. El parágrafo XI de la Sección II, regula el seguro de responsabilidad civil, arts. 1644 a 1654. El art. 1649 que contempla la exclusión de cobertura por dolo o culpa grave del asegurado es idéntico al 114 de nuestra ley.

2.3. CONVENIOS INTERNACIONALES

(I) CONVENIO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE

El 11 de noviembre de 1977, los Ministros de Obras Públicas y Transportes de los países del Cono Sur –Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay– suscribieron en Mar del Plata, Argentina, el Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre[605]. Compuesto por 25 artículos y 3 Anexos[606], es aplicable al transporte internacional terrestre de pasajeros y carga entre los países signatarios, realizado por las empresas habilitadas (art. 2), sea

[605] Este Convenio según el artículo 22: *"...sustituye el Convenio Sobre Transporte Internacional Terrestre y sus Anexos, suscrito entre la República Argentina, República Federativa del Brasil y la República Oriental del Uruguay el día 19 de octubre de 1966 y al cual adhirieron posteriormente la República de Paraguay y la República de Chile"*.

[606] Anexo I: Aspectos aduaneros (16 arts.); Anexo II: Autotrasporte internacional por carretera (30 arts.); y Anexo III: Aspectos migratorios de las empresas trasportadoras y de los tripulantes (11 arts.).

trasporte directo de un país a otro o en tránsito a un tercer país, signatario o no (art. 1)[607]. Interesa destacar la obligación legal impuesta a las empresas prestatarias del servicio de trasporte, de concertar un contrato de seguro que tutele las responsabilidades emergentes del trasporte, con fuente contractual o extracontractual (art. 15)[608].

(II) CONVENIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EMERGENTE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El 8 de julio de 1991, en Buenos Aires, la República Argentina y la República Oriental del Uruguay, en el marco de continuar con la labor de fortalecimiento y actualización del derecho internacional privado que regula sus relaciones bilaterales, suscribieron el Convenio de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito (en adelante "Convenio Bilateral"). Aprobado por nuestro Congreso nacional a través de la Ley Nº 24.106, sancionada el 1 de julio de 1992 y promulgada el 28 de julio de 1992, se disciplinó sobre la ley aplicable y jurisdicción internacional-

607 Artículo 1: "*Los términos de este Convenio se aplicarán al transporte internacional terrestre entre los países signatarios, tanto en transporte directo de un país a otro como en tránsito a un tercer país, sea éste signatario o no*".

608 Artículo 15: "*Las Empresas que realicen viajes internacionales están obligadas a asegurar las responsabilidades emergentes del contrato de transporte, ya sea de carga, de personas y de su equipaje -acompañado o despachado- y la responsabilidad civil por lesiones o daños ocasionados a terceros no transportados, de acuerdo a las leyes y reglamentaciones vigentes en cada país por cuyo territorio circulen los vehículos.*

Las responsabilidades contractuales deberán ser cubiertas por aseguradores del país que otorgue el permiso originario de transporte. La responsabilidad civil extracontractual deberá ser asumida por aseguradores de cada país por cuyo territorio circule el vehículo. A tales efectos, los países contratantes adoptarán las medidas legislativas y reglamentarias consiguientes y las que hagan posible los pertinentes Acuerdos entre los aseguradores de los distintos países".

mente competente en materia de responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito, acaecidos en territorio de un Estado Parte y en los que participen o resulten afectadas personas domiciliadas[609] en el otro Estado Parte (art. 1). La responsabilidad civil nacida del infortunio es regulada por el Derecho interno del Estado Parte donde acaeció, salvo que la totalidad de sus protagonistas se domicilien en el otro Estado Parte, en cuyo caso se aplicará el derecho interno de este último (art. 2). La ley aplicable a la responsabilidad civil, determina entre otras: las condiciones y la extensión de la responsabilidad; las causas de exoneración y delimitación de responsabilidad; la existencia y naturaleza de los daños susceptibles de reparación; las modalidades y extensión de la reparación; la responsabilidad del principal por el hecho de sus dependientes; y la prescripción y caducidad (art. 6). El convenio otorga al actor un plexo de posibilidades en lo que a la competencia respecta. Así a elección de aquel es competente el Estado Parte: donde se produjo el accidente; del domicilio del demandado y/o del domicilio del actor (art. 7). Asimismo, incluyó la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil automotor para transitar en el territorio del cocontratante, al consagrar la prohibición de los vehículos automotores matriculados en un Estado Parte de circular en el restante sin estar cubierto por un seguro de responsabilidad civil eficaz en ambos Estados Partes (art. 8). Igualmente regló la viabilidad del perjudicado de dirigir su acción directamente contra el asegurador del responsable, en la medida en que el derecho aplicable lo autorice (art. 9).

609 El domicilio de las personas físicas es a efectos del convenio el de su residencia habitual (art. 3).

(III) PROTOCOLO DE SAN LUIS EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD CIVIL EMERGENTE DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO ENTRE LOS ESTADOS PARTES DEL MERCOSUR

El Protocolo de San Luis en Materia de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del Mercosur[610], integrado por 13 artículos, fue suscripto el 25 de junio de 1996 en la localidad de Potreros de los Funes, Provincia de San Luis (art. 13). Al igual que su precedente–Convenio Bilateral–, el Protocolo determina el derecho aplicable[611] y la jurisdicción internacionalmente competente[612], en casos de responsabilidad civil emergente

---

610 Los Considerandos reflejaron el compromiso de los Estados Partes de armonizar sus legislaciones en las áreas pertinentes asumido en el Tratado de Asunción; la voluntad de los Estados Partes de acordar soluciones jurídicas comunes para el fortalecimiento del proceso de integración; la necesidad de brindar un marco de seguridad jurídica que garantice soluciones justas y la armonía de las decisiones vinculadas a la responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito; y la importancia de adoptar reglas comunes sobre jurisdicción internacional y derecho aplicable en el ámbito de la responsabilidad civil emergente de accidentes de tránsito.

611 Artículo: 3: "*Derecho aplicable. La responsabilidad civil por accidentes de tránsito se regulará por el derecho interno del Estado Parte en cuyo territorio se produjo el accidente.*

Si en el accidente participaren o resultaren afectadas únicamente personas domiciliadas en otro Estado Parte, el mismo se regulará por el derecho interno de este último.

El Tribunal determinará el domicilio común atendiendo la razonabilidad de las circunstancias del caso, si alguno de los hechos contemplados en artículo 2, literal a) y b) ocurrieran en un mismo Estado". (El texto del parágrafo tercero fue incorporado por la Fe de Erratas al Protocolo de Responsabilidad Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del Mercosur).

612 Artículo 7: "*Jurisdicción. Para ejercer las acciones comprendidas en este Protocolo serán competentes, a elección del actor, los tribunales del Estado Parte:*

de accidentes de tránsito ocurridos en territorio de un Estado Parte, en los que participen o resulten afectadas personas domiciliadas en otro Estado Parte (art. 1). Define el domicilio de las personas y establece un criterio subsidiario de aplicación (art. 2)[613]. El Derecho aplicable a la responsabilidad civil, determina, entre otras: las condiciones y la extensión de la responsabilidad; las causas de exoneración y delimitación de responsabilidad; la existencia y naturaleza de los daños susceptibles de reparación; las modalidades y extensión de la reparación; la responsabilidad del propietario del vehículo por los actos o hechos de sus dependientes, subordinados, o cualquier otro usuario a título legítimo; y la prescripción y caducidad (art. 6). Asimismo, y para el supuesto de controversias de aplicación, interpretación o incumplimiento de las normas del Protocolo, prevé como mecanismo de solución las negociaciones diplomáticas directas (art. 9). Infortunadamente, por disímiles razones políticas, no se consagró la obligación de contratar un seguro de responsabilidad civil automotor, para sosla-

a) donde se produjo el accidente;

b) del domicilio del demandado; y

c) del domicilio del demandante".

613 Artículo 2: "*Domicilio. A los fines del presente Protocolo se considerará domicilio, subsidiariamente y en el siguiente orden:*

a)cuando se tratare de personas físicas:

1. la residencia habitual;

2. el centro principal de sus negocios;

3. el lugar donde se encontrare la simple residencia.

b) cuando se tratare de personas jurídicas:

1. la sede principal de la administración;

2. si poseen sucursales, establecimientos, agencias o cualquier otra especie de representación, el lugar donde cualquiera de éstas funcionen".

yar los eventuales daños que pudieran ocurrir a raíz del tránsito[614].

(IV) RESOLUCIÓN Nº 37/92 DEL GRUPO MERCADO COMÚN

Sin embargo, por Resolución Nº 37/92, el Grupo Mercado Común (en adelante "GMC") aprobó las Condiciones Generales para el Seguro de Responsabilidad Civil del Propietario y/o Conductor de Vehículos Terrestres (Automóvil de Paseo-Particular o de Alquiler) no matriculados en el país de ingreso en viaje internacional y el Anexo I reglamentario de los daños causados a personas u objetos no transportados. Sus características salientes se resumen como sigue:

- Amparo asegurativo: el seguro tiene por objeto indemnizar a terceros o reembolsar al asegurado por los montos por los cuales sea civilmente responsable, en virtud de sentencia judicial ejecutoria o acuerdo autorizado de modo expreso por la entidad aseguradora por hechos ocurridos durante la vigencia del seguro (cláusula 1.1), respetándose los límites de responsabilidad previstos en la póliza (cláusula 10.1.a), y relativos a muerte, daños personales, gastos médico-hospitalarios[615] y daños materiales[616] provocados a

614 Argentina a través de la ley 25.407, sancionada y promulgada el 7 de marzo de 2001, y publicada en el Boletín Oficial el 9 de abril de 2001, aprobó el Protocolo de San Luis en Materia de Responsabilidad Civil Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del Mercosur y la Fe de Erratas al Protocolo de Responsabilidad Emergente de Accidentes de Tránsito entre los Estados Partes del Mercosur, suscriptos con las Repúblicas Federativa del Brasil, Paraguay y Oriental del Uruguay.

615 En cualesquiera de los tres supuestos el límite de la cobertura por persona es de u$s40.000 (cláusula 5.1.a). En el caso de existir varios reclamos originados en un mismo evento, el monto garantizado asciende a u$s200.000 (cláusula 5.1.2).

terceros no transportados y derivados de riesgos cubiertos[617] (cláusula 1.1.1). El seguro garantiza también, el pago de los honorarios del abogado defensor del asegurado y las costas judiciales siempre que el mismo sea elegido y sus honorarios establecidos en común acuerdo con la aseguradora (cláusula 1.2).

- Delimitación espacial del riesgo: las disposiciones contractuales son aplicables dentro del ámbito geográfico de los países integrantes del Convenio de Transporte Internacional Terrestre (Cono Sur), y solamente a los hechos ocurridos fuera del territorio nacional del país de matriculación del vehículo (cláusula 3).

- Exclusiones de cobertura: de las típicas situaciones no cubiertas interesa destacar la enumerada en el primer inciso de la extensa lista de riesgos no garantizados[618], que

---

616 En esta hipótesis el límite asegurado es de u$s20.000 por tercero (cláusula 5.1.b), salvo que existan pluralidad de terceros lesionados en sus bienes, en cuyo caso la cobertura se extiende a u$s40.000 (cláusula 5.1.2).

617 "*Cláusula 2. Riesgo cubierto:*

Se considera riesgo cubierto a la responsabilidad civil del asegurado (de acuerdo con lo previsto en la Cláusula 1) proveniente de daños materiales y/o personales a terceros no transportados por el vehículo asegurado en esta póliza, como consecuencia de accidente de tránsito causado:

a) por el vehículo detallado en este seguro, que tendrá que ser, necesariamente, un vehículo de paseo particular o de alquiler, no patentado en el país de ingreso;

b) por objetos transportados en el vehículo en el lugar destinado a tales fines;

c) por remolque detallado en este seguro, cuando se encuentre acoplado al mismo vehículo asegurado, siempre que la autoridad competente autorice y reglamente su utilización y se haya pagado la prima adicional correspondiente".

618 V. gr.: Hurto, robo o apropiación indebida o cualquier daño sufrido por el vehículo asegurado; intento del asegurado, propietario o conductor de obtener beneficios ilícitos del seguro; actos de hostilidad o de guerra, rebelión, insurrección, revolución, confiscación, nacionalización,

establece que el contrato no cubre reclamos relativos a responsabilidades provenientes de dolo o culpa grave del aseguro (cláusula 4. a).

(IV) RESOLUCIÓN 25.281/97 DE SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS DE LA NACIÓN

El 29 de julio de 1997, la SSN en el contexto de la obligación impuesta por el Convenio Sobre Transporte Internacional Terrestre, a las empresas que realizan viajes internacionales de contratar un seguro que cubra la responsabilidad civil por daños a terceros transportados o no, dictó la Resolución General Nº 25.281, cuyo art. 2 aprobó las Condiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Civil del Transportador Carretero de viaje internacional por los territorios de los países del Cono Sur (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay), por los daños causados a personas o cosas transportadas o no, a excep-

destrucción o solicitud proveniente de cualquier acto de autoridad de hecho o de derecho, civil o militar y, en general, todo y cualquier acto o consecuencia de esos hechos, como también actos practicados por cualquier persona actuando en nombre de o en relación con cualquier organización, cuyas actividades consistan en derrocar por la fuerza al gobierno o instigar su derrocamiento por la perturbación del orden público o social del país, por medio de actos de terrorismo, guerra revolucionaria, subversión o guerrilla; tumulto popular, huelga, lock-out; multas y/o fianzas; gastos y honorarios incurridos en juicios o procesos penales; daños provocados al asegurado, sus ascendientes, descendientes, colaterales o cónyuge, así como cualquier persona con quien el mismo resida o que de él dependa económicamente; cuando el vehículo se encuentre destinado a fines diferentes de los permitidos; daños ocasionados como consecuencia de carreras, picadas o competencias de cualquier naturaleza de las que participe el vehículo asegurado, o sus actos prepatarorios; accidentes ocurridos por exceso de capacidad, volumen, peso o dimensión de la carga, que contraríen las disposiciones legales o reglamentarias.

ción de la carga transportada. Asimismo, autorizó con carácter general, uniforme y obligatorio a partir del 1 de agosto de 1997, los elementos contractuales del Anexo I, y el modelo del certificado de póliza del Anexo II, partes integrantes de la resolución de marras.

Sus notas destacadas son explicitadas a continuación:

- Amparo asegurativo: el objeto del contrato de seguro consiste en indemnizar –a terceros– o reembolsar al asegurado los montos por los cuales fuera civilmente responsable, en sentencia judicial ejecutoriada o en acuerdo autorizado de modo expreso por la entidad aseguradora por hechos acaecidos durante la vigencia del seguro (cláusula 1.1), observados los límites de responsabilidad fijados en la póliza[619] (cláusula 9.1.a) y relativos a muerte, daños perso-

[619] Cláusula 5: "*Sumas aseguradas y límites máximos de responsabilidad:*

5.1. Los siguientes son los montos asegurados y los máximos de responsabilidad, por vehículo y por evento:

5.1.1. Para daños a terceros no transportados:

a) Muerte y/o daños personales - u$s 20.000- por persona.

b) Daños materiales - u$s 15.000- por bien

5.1.1.1. En el caso de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura en el sub-item 5.1.1. queda limitada a uSs 120.000.

5.1.2. Para daños a pasajeros:

a) Muerte y/o daños personales- u$s 20.000- por persona.

b) Daños materiales - u$s 500- por persona.

5.1.2.1. En las hipótesis de varias reclamaciones relacionadas con un mismo evento, la responsabilidad de la entidad aseguradora por la cobertura prevista en el sub-item 5.1.2. queda limitada a:

a) Muerte y/o daños personales - u$s 200.000.

b) Daños materiales- u$s10.000.

nales y/o materiales, causados a pasajeros[620] (cláusula 1.1.1) o a terceros no transportados a excepción de la carga (cláusula 1.1.2), devenidos de riesgos cubiertos[621]. El seguro garantiza igualmente el pago de las costas judiciales y honorarios del abogado para la defensa del asegurado y de la víctima, en este último caso siempre que el pago fuera impuesto al asegurado por sentencia judicial firme o mediante transacción judicial o extrajudicial (cláusula 1.2).

- Delimitación espacial del riesgo: las disposiciones contractuales sólo se aplican a eventos ocurridos fuera del territorio del territorio nacional de cada país, salvo si algún país signatario del convenio resuelve aplicarlo también al territorio nacional (cláusula 3), y dentro del ámbito geográfico de los países integrantes del Cono Sur.

5.2. No obstante, la determinación de los valores previstos en el punto 5.1. de esta cláusula podrán ser convenidos entre asegurado y entidad aseguradora límites de suma asegurada mas elevados, mediante cláusula particular a ser incluida en la presente póliza: los que pasarán a constituir los límites máximos de responsabilidad asumida por la entidad aseguradora por vehículo y evento".

620 Cláusula 1.3: "*Se entiende por pasajero toda persona transportada que sea portadora de un pasaje o figure en la lista de pasajeros del vehículo asegurado*".

621 Cláusula 2. "*Riesgo cubierto:*

Se considera riesgo cubierto la responsabilidad civil del asegurado (de acuerdo con lo previsto en la cláusula 1 [establece que a los efectos de las responsabilidades cubiertas, la mención asegurado comprende al propietario del vehículo asegurado, al empresario del transporte y/o al conductor del vehículo debidamente autorizado]*) y provenientes de daños materiales o personales causados por el vehículo transportador discriminado en esta póliza o por la carga en el transportada, a personas o cosas transportadas o no excepto los daños a la carga en el transportada. Entiéndase por vehículos la definición dada por el artículo 1, inciso e) del capítulo 1 del Anexo II del Convenio sobre Transporte Internacional Terrestre*". Este último reza: "*Artículo 1. A los efectos del presente Convenio se definen los siguientes términos: ...e) Vehículo: artefacto, con los elementos que constituyen el equipo normal para el transporte, destinado a transportar personas o bienes por carretera, mediante tracción propia o susceptible de ser remolcado;...*".

- Exclusiones de cobertura: el tópico titulado "Riesgos no cubiertos", explicita exhaustivamente las situaciones en las cuales el asegurador no brindará garantía. Así, entre muchas otras, las responsabilidades emanadas de dolo o culpa grave del asegurado, sus representantes o agentes[622], no encuentran asidero en el seguro.

(VI) COLOFÓN

Las Resoluciones Nº 37/92 del GMC y Nº 25.281 de la SSN, de aplicación supranacional en el territorio de los países miembros del Cono Sur, reflejan en las condiciones generales de los seguros que estatuyen matices consagratorias de la tesis que proclama la función social del seguro. Luego de enunciar que el contrato no cubre reclamos relativos a responsabilidades provenientes de dolo o culpa grave del asegurado (cláusula 4.1.a), seguidamente especifican conjeturas en las que se obliga a la aseguradora a pagar las indemnizaciones correspondientes, no obstante la exclusión de riesgo existente, en los límites del seguro y dejando a salvo su derecho de subrogación y/o repetición en contra de sus responsables (cláusula 4.2). Entre las hipótesis de excepción –en la medida que no integran el riesgo, empero las aseguradoras afrontan la indemnización– interesa hacer hincapié en aquella configurativa por antonomasia de culpa grave: cuando el vehículo asegurado es conducido por una persona en estado de ebriedad o bajo la influencia de

622 Salvo que se trate de un conductor que está al servicio del propietario del vehículo asegurado o empresario del transporte, en cuyo caso el asegurador podrá subrogase en los derechos y acciones del damnificado contra el conductor hasta el importe indemnizado. En el caso en asegurador deberá dar cumplimiento a la prestación comprometida porque se advierte la falta de imputación personal de la conducta gravemente culposa o dolosa.

cualquier sustancia que produzca efectos desinhibitorios, alucinógenos o somníferos[623]. Se trata de típicas conductas que por su intensidad de culpa, configuran la exclusión de cobertura tan zarandeada y combatida por todos aquellos que periódicamente nos enfrentamos a inagotables y verdaderas conflagraciones dialécticas, donde nuestros petrechos se constituyen exclusivamente por el Derecho. Estas respuestas volcadas en el plano internacional nos empujan y alientan a continuar trabajando en el marco de la defensa de los intereses de los más débiles, y nos reflejan que el esfuerzo realizado no fue infructuoso. Lejos de ello, lo que ayer era de consagración utópica, es hoy en el plano internacional una realidad tangible que muy probablemente habrá de reflejarse en nuestro Derecho positivo en un futuro bien cercano. El autor de este humilde ensayo, hace votos para que así sea.

[623] Consagrado en Resolución Nº 37/92, en cláusula 4.2. inc. k; y en Resolución Nº 21.281, en cláusula 4.2. inc. l. En ambos incisos la responsabilidad de la aseguradora es igualmente excluida cuando el conductor se niega a la realización de la prueba de alcoholemia requerida por autoridad competente.

CONCLUSIONES

"...de tanto en tanto se ve el juzgador constreñido a prescindir de una norma determinada cuando ha caído en obsolescencia manifiesta y su aplicación literal significaría consagrar una injusticia"[624]

1. Acorde a la tendencia internacional uniformemente reflejada en el Derecho positivo, dentro del riesgo del seguro de responsabilidad civil automotor, ora por disposición normativa u ora por voluntad contractual, resulta impostergable incluir la culpa grave personal del asegurado[625]. En cualesquier hipótesis donde el conductor protagonista del siniestro no se identifique con el tomador del seguro; el asegurador, según doctrina y jurisprudencia mayoritaria en el país, indemnizará a la víctima sin atender a la actuación gravemente culposa del agente y sin perjuicio de su derecho de repetición en contra éste.

---

624 "Hernandorena, Jorge R. c. Martín, Jorge R.", Cám. 1ª Civ. y Com. de Mar del Plata, 28 de mayo de 1982, ED, 102-310.

625 Los justificativos esbozados en la exposición de motivos de la LS son en nuestra actualidad inaplicables. Empero, lo melodramático es explicitar y persuadir a la víctima, que la aseguradora del responsable del daño no le abonará los perjuicios irrogados porque este último contribuyó a la producción del siniestro con su actuación gravemente culposa.

2. Nuestro arcaico, empero vigente sistema normativo regulatorio de la faz privada del seguro, estatuye en el art. 158, la viabilidad teórica, de brindar cobertura asegurativa a los siniestros originados por culpa grave, e inclusive dolo, del asegurado. Esta alternativa de nula aplicación pragmática, exige en los tiempos que corren su modificación[626] y la sanción de una normativa que incorpore, sin necesidad de acuerdo de partes y en el marco de la garantía asumida por el asegurador, a la culpa grave personal del asegurado. Verbigracia, los seguros de marras según el art. 1917 del Código Civil italiano.

3. Garantir el siniestro provocado por culpa grave del asegurado, lejos de trastrocar los presupuestos técnicos económicos y jurídicos del contrato de seguro, acabaría la discusión de larga data en la materia asegurativa respecto a la necesidad de calificar o graduar la culpa. Integrando el objeto de seguro, simplificaría al extremo la cuestión, pues solamente restaría distinguir entre causación del evento con dolo o culpa, sin interesar en el último caso la gravedad de ésta.

4. A partir de la imposición establecida por el legislador de celebrar un contrato forzado por los eventuales perjuicios que se pudieran ocasionar con motivo del tráfico de auto-

626 La reforma al régimen privado del Derecho de Seguros es una perogrullada por todos conocida. La Ley de Seguros Nº 17.418 necesita con premura ser modificada a fin adecuarse a las nuevas tendencias en la materia, que lenta y progresivamente encuentran asidero en el terreno fáctico de nuestro país. La regulación de novedosos riesgos, nuevas especies asegurativas o modalidades de contratación y de un sistema normativo procesal que tutele y facilite a los damnificados el rápido acceso a la reparación, son entre otros, tópicos esenciales. Allende, resultaría altamente provechoso incluir en la ocasión un capítulo que discipline el seguro de responsabilidad civil obligatorio por el uso de automóviles y reglamente sus alcances, con atribución objetiva de responsabilidad, bases sociales y privilegiando la tutela a las víctimas.

móviles, es un tanto descabellado interponer un valladar –en el caso la culpa grave personal del asegurado–, entre el damnificado y la correspondiente indemnización, pues afectaría lisa y llanamente el debido derecho constitucional a la reparación de su integridad psicofísica.

5. La inclusión del sistema de gradación de culpas en nuestro Derecho obedece a una loable intención del legislador, quien a fin de atribuir responsabilidad al agente, exige un tipo agravado de comportamiento. El sujeto es privilegiado pues será responsable en la medida en que la gravedad de su conducta alcance la exigida por el tipo, y no lo será en tanto y en cuanto no lo haga. No obstante, este sistema genera una paradojal situación y crea situaciones de gran injusticia, en cuanto perjudica irremediablemente a las víctimas, quienes preferirán que el victimario haya obrado en ocasión al accidente con culpa, más no grave, pues ello imposibilitaría percibir del asegurador los daños irrogados. La inserción de una norma que consagra la celebración de un contrato obligatorio automotor cuya télesis es proteger a los perjudicados, transforman la calificación de los grados de culpa en estéril e inaplicables al *sub examine*.

6. Una solución definitiva podría consistir en desterrar de nuestro sistema normativo los grados de culpa, que tanto daño causan a las víctimas y tantas veces complican al juzgador al momento de decidir. De esta manera el asegurador otorgaría garantía en los supuestos de actuación culposa del asegurado sin distinguir su mayor o menor gravedad y excluiría únicamente la cobertura en los de casos de dolo. Esta es una solución utópica para el grado de desarrollo sociocultural de nuestro país, por ello el autor del trabajo propone sólo el aseguramiento de la culpa grave personal del contratante débil.

7. Por último y para concluir este ensayo, advertimos como normativas integrantes de nuestro Derecho interno (Resolución Nº 21.281), de aplicación internacional, vinculadas a la temática *sub examine* conducen a soluciones de estricta justicia, en la medida de que obligan a las aseguradoras a dar respuestas a los damnificados, dejando a salvo sus derechos de subrogación y/o repetición en contra de sus responsables. Los acérrimos defensores de las víctimas anhelamos su pronta aplicación dentro de los límites del terriorio nacional.

BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

- AGUIRRE, Felipe Francisco, *Cuestiones teórico – prácticas de Derecho de Seguros*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2006.

- AMADEO, José Luis, *Ley 17.418 de seguros anotada (compendios de jurisprudencia)*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2005.

- AREAN, Beatriz A., *Juicio por accidentes de tránsito*, t. I, Hammurabi, Buenos Aires, 2005.

- BARBATO, Nicolás H.:

* *Culpa grave, Derecho Civil y Derecho de Seguros*, Revista de Derecho Privado y Comunitario Nº 19, *Seguros I*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999.

* *Culpa grave y dolo en el Derecho de Seguros*, 1ª reimp., Hammurabi, Buenos Aires, 1994.

* (Coordinador), *Derecho de Seguros,* "Homenaje de la Asociación Argentina de Derecho de Seguros al profesor doctor Juan Carlos Félix Morandi", Hammurabi, Buenos Aires, 2001.

* *El seguro obligatorio automotor establecido por el artículo 68 de la "Ley de Tránsito" 24.449 (virtudes y defectos)*, LL, 1995-C-1016.

* BARBATO, Nicolás H., *Exclusiones a la cobertura en el contrato de seguro*, ED, 136-547.

- BENÍTEZ DE LUGO REYMUNDO, Luis, *Tratado de seguros*, t. I, Reus, Madrid, 1955.

- BREBBIA, Roberto H., *Problemática jurídica de los automotores*, Buenos Aires, Astrea, t. I, 1982; t. II, 1984.

- BULLÓ, Emilio H., *El Derecho de Seguros y de otros negocios*

vinculados, t. II, Ábaco, Buenos Aires, 2001.

- CÁMARA, Héctor, *Seguro obligatorio de automóviles (responsabilidad civil)*, Depalma, Buenos Aires, 1943.

- CABALLERO SÁNCHEZ, Ernesto, *El consumidor de seguros*, Mapfre, Madrid, 1997.

- CARELLO, Luis A. – CORBELLA, Carlos G. (directores), *Seguros – responsabilidad civil – transporte, doctrina especializada – proyectos legislativos*, 1º publicación, Juris, Rosario, 2001.

- CAO, Horacio, *Accidentes de Tránsito: Endemia Moderna*, diario "El Liberal", edición de archivo, Santiago del Estero, sábado 18 de marzo de 2006, Año VI, disponible en www.elliberal.com.ar.

- CARNELUTTI, Francesco, *Sistema de derecho procesal civil*, t. I, trad. ZAMORA y CASTILLO, Niceto Alcalá y MELENDO SENTÍS, Santiago, Utea, Buenos Aires, 1944.

- CASTRO SAMMARTINO, Mario E. – SCHIAVO, Carlos A., *Seguros. Leyes 17.418 de Seguro y 22.400 de Productores de Seguro. Comentario y jurisprudencia*, Lexis Nexis, Buenos Aires, 2007.

- COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H., *El seguro de daños y la culpa grave del asegurado*, LL, 1991-E-553.

- COMPIANI, María F., *Citación en garantía*, versión corregida por la autora de su exposición en el Ciclo de Conferencias "Responsabilidad Civil", que se desarrolló el 6 de junio de 2005 en el Salón Auditorio del Colegio Público de Abogados de la Capital Federal. Disponible en http://www.cpacf.org.ar/verde /vAADoct/ archDoctri/Compiani.htm

- CORREA, Giselle – GHERSI, Carlos A., *Seguros obligatorios de automotores. Las cláusulas abusivas y la desprotección de*

los damnificados, en "Revista de responsabilidad civil y seguros", junio de 2005, La Ley, Buenos Aires, pág. 1 y ss.

- DE LA MARÍA, Jorge – ARANDA, Miguel A., *Jurisprudencia sobre la nueva Ley de Seguros*, La Ley, Buenos Aires, 1972.

- DE SOUZA, Christian, Conducir seguro es obligatorio (segunda parte), http://www.ferrere.com/web/uy/downloads/publicaciones/empre_2008/empresario %2012.09.08.pdf.

- DONATI, Antígono, *Los seguros privados*, Bosch, Barcelona, 1960.

- FIKELSTEIN, José, *Accidentes de tránsito*, Buenos Aires, 1942.

- GALDÓS, Jorge M., *Derecho de Daños en la Suprema Corte de Justicia de la Provincia de Buenos Aires*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999.

- GARRIGUES, Joaquín, *Contrato de seguro terrestre*, Aguilar, Madrid, 1982.

- GHERSI, Carlos A.:

* *Contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 2007.

* *Repensar el Derecho de Daños para el siglo XXI ¿Qué modelo elegir: el norteamericano o el europeo?*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, septiembre de 2005, pág. 1 y ss.

- GHERSI, Carlos A. – WEINGARTEN, Celia:

* *Código de Comercio y leyes complementarias*, t. III, Ley de Seguros, 1ª ed., Nova Tesis, Rosario, 2006.

* *Plenario de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil. La*

franquicia en los contratos de seguro del transporte público: La importancia del Plenario y lo que falta decidir, Revista Nova Tesis marzo de 2007, Ghersi – Weingarten (directores), Nova Tesis, Rosario.

- GRATTON, Julio, *Esquema de una historia del seguro*, Arayú, Buenos Aires, 1955.

- GUTIÉRREZ, Néstor A., Principales características de la ley de seguro obligatorio, http://www.cronicas.com.uy/HNImprimir.cgi?13412,0.

- HALPERÍN, Isaac:

* *La acción directa del la víctima contra el asegurador del responsable civil del daño*, Rubino, Buenos Aires, 1940.

* *Lecciones de seguros*, 1ª ed., 8ª reimp., Depalma, Buenos Aires, 1997.

* *Análisis de una crítica. A propósito de la ley 17.418, de contrato de seguros*, JA, 1968-III-721.

* *Ley General de Seguros*, edición oficial, Bs. As., 1959.

* *Seguro obligatorio de la responsabilidad civil por el uso de automotores – un proyecto de ley*, LL, 44-915.

- HALPERÍN, Isaac – BARBATO, Nicolás H., *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, 3ª ed., Depalma, Buenos Aires, 2003.

- HALPERÍN, Isaac – MORANDI, Juan Carlos Félix, *Seguros. Exposición crítica de las leyes 17.418 y 20.091*, t. II, Depalma, Buenos Aires, 1983.

- HERRMANNSDORFER, Fritz, *Seguros privados*, trad. LUENGO TAPIA, Rafael y NEUMANN, Wilhelm, Labor, Barcelona – Madrid – Buenos Aires, 1933.

- HUBER, Carlos A.,

* *Análisis de la ley del seguro obligatorio automotor brasileño*, versión completa y actualizada al 2007, en www.casf.org.ar.

* *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.

- 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.

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

- LÓPEZ MESA, Marcelo J., *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2005.

- LÓPEZ SAAVEDRA, Domingo M.:

* *Ley de seguros – comentada y anotada*, La Ley, Buenos Aires, 2007.

* *Seguros de responsabilidad civil bajo condiciones "claims maide"*, "Revista de Derecho Privado y Comunitario Nº 19", *Seguros I*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999.

- LOSA, Néstor O., *Seguridad vial*, ediciones jurídicas Cuyo, Mendoza, 2000.

- MANES, Alfredo, *Teoría general del seguro*, trad. 4º ed. alemana por Fermín Soto, Logos, Madrid, 1930.

- MAZZETTI, Ángel M., *La culpa grave como causal de caducidad de cobertura en el seguro de responsabilidad civil*, "Seguro y desindexación. Temas de Derecho Comercial II", Némesis, Buenos Aires, 1996.

- MEILIJ, Gustavo R.:

* *Manual de seguros*, 2ª ed. actualizada, Depalma, Buenos Aires, 1994.

* *Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito*, 1º reimp., Nova Tesis, Rosario, 2005.

* *Seguros de la responsabilidad civil – manual operativo para aseguradores–*, General Re, Buenos Aires, Volumen 3.

- MEILIJ, Gustavo R. – BARBATO, Héctor N., *Tratado de Derecho de Seguros*, Zeus, Rosario, 1975.

- MESSINA, Graciela, *La responsabilidad civil en la era tecnológica, tendencias y prospectiva*, 2ª ed., Abeledo – Perrot, 1997.

- MORANDI, Juan Carlos Félix:

* *La reforma del Código de Comercio en materia de seguros*, JA, 1967-VI-762.

* *Estudios de derecho de seguros*, Pannedille, Buenos Aires, 1971.

* *La Ley 20.091, "De los aseguradores y su control"*, "Estudios en homenaje a Isaac Halperín", Depalma, Buenos Aires, 1978, págs. 1105 y ss.

- MOSSET ITURRASPE, Jorge, *Responsabilidad civil*, Hammurabi, Bs. As., 1992.

- 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.

- PAGÉS LLOVERÁS, Roberto M. *Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*, LL, 2004-E-1459.

- PERUCCHI (h), Héctor A., *La culpa grave en el contrato de seguro*, LL, 1998-E-997.

- PIEDECASAS, Miguel A., *Régimen legal del seguro – Ley 17.418*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 1999.

- 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). Disponible en www.martindiegopirota.com.ar.

* *El dolo y la culpa grave como causales de exclusión de cobertura en el seguro contra la responsabilidad civil*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, septiembre de 2008.

- QUINTANA, Enrique J., Culpa grave del conductor del vehículo. Su oponibilidad a la víctima por parte del asegurador, ED 137-418.

- ROITMAN, Horacio:

* *El seguro de la responsabilidad civil*, Lerner, Buenos Aires, 1974.

* El interés asegurable, LL, 143-1125.

- RODRÍGUES NETTO, Nelson, A figura do estipulante na ação direta da vítima no seguro obrigatório de responsabilidade civil, http: //works.bepress. com/cgi/viewcontent.cgi?article=1008&context=nelson_rodrigues _ netto.

- SOBRINO, Waldo Augusto R.:

* *La franquicia y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", febrero de 2006, La Ley, Buenos Aires, pág. 4 y ss.

* *Seguros y Responsabilidad Civil*, Universidad, Buenos Aires,

2003.

* *La "culpa grave" y su oponibilidad a la víctima de un accidente de tránsito*, LL, 1997-D-1147.

- SOLARI BRUMANA, Juan. A., *Algunas reflexiones sobre la nueva ley de seguros 17.418*, JA, 1968-VI-878.

- SOLER ALEU, Amadeo:

* *El nuevo contrato de seguro*, Astrea, Buenos Aires, 1969.

* *Seguro de automotores*, Astrea, Buenos Aires, 1978.

- STIGLITZ, Rubén S.:

* *Cargas y caducidades en el Derecho de Seguros*, Librería Jurídica, La Plata, 1973.

* *Cláusulas abusivas en el contrato de seguro*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1994.

* *Derecho de Seguros*, t. I, 3ª ed. actualizada, Abeledo – Perrot, Buenos Aires.

* *Derecho de Seguros*, t. I, 4ª ed. actualizada y ampliada, La Ley, Buenos Aires, 2003.

* *El siniestro*, Astrea, Buenos Aires, 1980.

* *Inconstitucionalidad del régimen normativo que regula el seguro obligatorio automotor*, LL, 2004-F-1214.

* *Reformas a la Ley de Seguros - Análisis crítico y jurisprudencial*, La Ley, Buenos Aires, 2001.

- STIGLITZ, Rubén S. – STIGLITZ, Gabriel A.:

* *Contrato con cláusulas predispuestas: su naturaleza contractual,* LL, 1998-E-14.

* *Seguro automotor obligatorio*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1993.

* *Seguro contra la responsabilidad civil*, Abeledo – Perrot, Buenos Aires, 1991.

- STIGLITZ, Rubén S. – MORELLO, Augusto M., *Régimen sancionatorio de la Ley de Seguros*, "Revista de responsabilidad civil y seguros", La Ley, enero de 2007, pág. 1 y ss.

- TRIGO REPRESAS, Félix A. – COMPAGNUCCI DE CASO, Rubén H. (directores), *Código civil comentado, obligaciones, t. I: artículos 495 a 651*, Rubinzal – Culzoni, Santa Fe, 2005

- VITERBO, Camilo, *El seguro de la responsabilidad civil*, Depalma, Buenos Aires, 1944.

- WETZLER MALBRÁN, Alfredo R., La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil, ED, 98-1013.

- ZAVALA DE GONZÁLEZ, Matilde, *Resarcimiento de daños. Presupuesto y funciones del Derecho de* Daños, t. IV, Hammurabi, Buenos Aires, 1999.

- ZAVALA RODRIGUEZ, Carlos J.:

* *Código de Comercio y Leyes Complementarias*, t. II, Depalma, Buenos Aires, 1969.

* *Análisis de algunos aspectos de la Ley 17.418 (Seguros)*, JA-1968-II, pág. 740 y ss.