

*La franquicia en el seguro de responsabilidad civil en el transporte público de pasajeros. Oponibilidad al tercero damnificado.*

Por Mariana S. Veloz Rúa

**Sumario: 1) Introducción. 2) El seguro obligatorio en la Argentina. 3) Las resoluciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación con relación al seguro automotor obligatorio. 4) Conflicto normativo. La oponibilidad, o no, de la franquicia al tercero damnificado. 5) Seguro Obligatorio en el Derecho Comparado. 6) Conclusiones.**

1) **Introducción.** Esta comunicación individual analiza los contradictorios fundamentos de la doctrina y las sentencias que resuelven la oponibilidad, o no, de la franquicia obligatoria al tercero damnificado de un accidente de tránsito en ocasión del transporte público de pasajeros en la República Argentina. Se propone la sanción de una ley sobre seguro automotor obligatorio tendiente a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito conforme nuestros antecedentes y los del Derecho comparado.

2) **El seguro obligatorio en la Argentina.** La Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 (B.O. 10/02/1995) es de jurisdicción federal y las provincias y municipios son libres de adherir a ella (arts. 1, 2 y 91).

El artículo 68 dispone que *“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... ”. La misma ley establece como lineamientos que el seguro debe: cubrir eventuales daños causados a terceros por el uso de un automotor, motocicleta, acoplado o semiacoplado (párr. 1 y 2); tener una vigencia anual (párr. 3); ser contratado con una entidad aseguradora autorizada (párr. 3); prever los pagos inmediatos de gastos de sanatorio o velatorio de terceros por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se hagan valer luego; el acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes.

**3) Las resoluciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación (SSN) con relación al seguro automotor obligatorio.** Es fundamental tener presente el contexto normativo en el cual la SSN establece, por resolución N° 25.429/97 (B.O. 11/11/1997), los lineamientos del seguro obligatorio. En agosto de 1989, por Ley 23.696, se declara la Emergencia del sector público y en consecuencia la del entonces INSTITUTO NACIONAL de REASEGUROS (INdeR), eliminándose luego el reaseguro estatal que hasta entonces había actuado como un fuerte soporte en estos tipos de coberturas (1). Por decreto 260/1997 el Poder Ejecutivo Nacional declara el estado de Emergencia de la actividad aseguradora del servicio de autotransporte público de pasajeros y la situación de las empresas prestadoras de esos servicios.

La SSN en ejercicio de sus facultades de control de los aseguradores en la República en relación a su régimen económico y técnico conferidas por ley federal N° 20.091 (B.O. 07/02/1973) en su art. 67 inc. b, dicta la mencionada resolución estableciendo el modelo de póliza a emplearse en los seguros de responsabilidad civil de vehículos automotores destinados a transporte público de pasajeros, implementando la denominada franquicia o descubierto a cargo del asegurado por la que “*El asegurado*

*participará en cada acontecimiento cubierto que se tramite por la vía administrativa o judicial con un importe obligatorio a su cargo de pesos cuarenta mil (\$ 40.000)...”.*

**4) Conflicto normativo. La oponibilidad, o no, de la franquicia al tercero damnificado.** Las limitaciones cuantitativas de la cobertura en el seguro de responsabilidad civil con respecto a los terceros titulares de la acción resarcitoria ha sido y es tema de debate en doctrina y jurisprudencia. Resumiremos los fundamentos de las contradictorias posiciones:

**4.1) Fundamentos por la inoponibilidad de la franquicia al tercero damnificado.**

? La Superintendencia de Seguros al invadir el ámbito legislativo cuando dictó la resolución 25.429/1997 deviene inconstitucional por violar la norma contenida en el art. 75 inc. 12 CN ya que al imponer la franquicia modifica la existencia del seguro obligatorio de los automotores para poder circular.(2)

? La res. 25.429/1997 desvirtúa el fin querido por la ley de tránsito 24.449 (de orden público), por lo que deviene ilegítimo que ante el derecho de la víctima se opongan cláusulas contractuales basadas en resoluciones administrativas.(3)

? Los contratos celebrados entre partes tienen efectos relativos respecto a terceros. La mayor parte de los daños sufridos por terceros quedan “sin seguro”, cuando la ley es clara en cuanto a que “*Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro...que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no*”. (4)

? Justificar la franquicia que reduce la protección de la víctima al álea de la solvencia económica del asegurado traduce una reducción del umbral ético que debe presidir una razonable interpretación judicial que se aproxime a la equidad.(5)

? El asegurador podrá a posteriori de cumplir la condena requerir del asegurado el reintegro de la suma abonada mediante una acción regresiva de manera que su pago sea ajustado a la “medida del seguro”.(6)

#### **4.2) Fundamentos por la oponibilidad de la franquicia al tercero damnificado.**

? La Ley 20.091 tiene carácter federal según lo ha admitido la Corte Suprema de Justicia (7), por lo que las disposiciones de esta ley no pueden ser derogadas, neutralizadas ni suprimidas por normas de carácter local como la ley 24.449 por el solo hecho de ser posterior. La SSN como autoridad de contralor tiene una competencia exclusiva y excluyente en la materia.(8)

? El asegurador es condenado a pagar una suma de dinero que no adeuda, a solventar sin el auxilio del reaseguro erogaciones por un riesgo que no aseguró ni percibió prima alguna, no existiendo sustento legal para ello.

? No existe obligación civil sin fuente de la que emane. La pretensión de que la entidad aseguradora se haga cargo del pago de la indemnización -mas allá de las limitaciones cuantitativas establecidas en el contrato- carece de fuente jurídica que la justifique. No existe norma jurídica de orden público que prohíba establecer limitaciones cuantitativas (franquicias, topes indemnizatorios, descubiertos, etc.) a la cobertura brindada por un contrato de seguro.(9)

? El seguro de responsabilidad civil tiene como fin primordial proteger el patrimonio del asegurado y no el patrimonio del tercero damnificado.

? En razón que los contratos no pueden ser invocados por terceros (art. 1199 CCiv.), todas las hipótesis de delimitación del riesgo les son oponibles. Ha decidido la CSJN que no hay razón legal para limitar los derechos del asegurador prescindiendo de los

términos del contrato de seguro, que la ley reconoce como fuente de la obligación y al que se halla circunscrito el alcance de su responsabilidad.(10)

? Las franquicias en materia de seguros cumplen una función salvamentista ya que manteniendo el asegurado un interés propio en que no ocurra el siniestro, tendrá un mayor incentivo en evitarlo, o en restringir sus consecuencias dañosas. (11). Mas aún en el ramo de transporte público de pasajeros caracterizado por la alta siniestralidad Por dichos fundamentos la resolución goza de razonabilidad.

? Debe existir una concordancia entre la prima percibida por la entidad aseguradora y el riesgo cubierto. Cuanto mayor es el riesgo asumido en cuanto a la probabilidad, extensión e intensidad, mayor debe ser la prima necesaria para cubrirlo. Las primas integran técnicamente, un fondo suficiente de acuerdo a cálculos actuariales para afrontar los siniestros que se producen.

? Si se obligase a las aseguradoras a pagar siniestros no contemplados por el contrato de seguro el sistema colapsaría, introduciendo un estado de incertidumbre jurídica que tornaría casi imposible la práctica aseguradora, fundada en estadísticas y en afinados cálculos probabilísticos.(12)

? El seguro obligatorio previsto en el art. 68, Ley de Tránsito "no ha sido regulado legislativamente como correspondía hacerlo, toda vez que su contenido normativo fue remitido "...a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora..." delegando la función legislativa a la Superintendencia de Seguros de la Nación, en tanto legislaron sobre contratos y responsabilidad civil, infringieron la cimera disposición fundamental que trae el art. 75 inc. 12 CN, toda vez que lo reglado es temática reservada y propia del Congreso Nacional". (13)

? No procede la imputación de inconstitucionalidad a la res. 25.429 SSN por dos razones: 1) El art. 68 de la ley de tránsito es inconstitucional por haber delegado en el

Poder Ejecutivo la determinación del contenido normativo de ese seguro, por lo que es inválida, entonces no pueden violarse sus disposiciones. 2) en caso de considerársele constitucional, éste no ha fijado las bases del seguro al que allí se hace referencia, otorgándole a la SSN amplísimas facultades, sin indicar la condición de cobertura ilimitada o libre de franquicias. 3) La Constitución Nacional no garantiza un seguro obligatorio en beneficio de víctimas de accidentes de tránsito, menos aún ilimitado. (14)

? La razonabilidad de la franquicia debe juzgarse teniendo en cuenta la lógica interna del contrato que la contiene y el conjunto de las obligaciones asumidas en el mismo.

? Si la resolución fuere irrazonable serían las entidades aseguradoras las que podrían accionar contra el organismo estatal a fin que se dejara sin efecto tal prohibición.(15)

? Nadie puede ser compelido a pagar una deuda que no debe, ni ser despojado de su propiedad sin causa; ninguna aseguradora puede ser obligada a brindar una cobertura que no fue contratada ni pagada. No se pueden imponer obligaciones que no ha asumido y que tiene prohibido asumir bajo pena de recibir sanciones. (16)

**5) Seguro Obligatorio en el Derecho comparado.** Podemos destacar la evolución a un sistema de protección social para proteger a las víctimas de accidentes de tránsito. Siguiendo los estudios del Dr. Roberto M. Pagés Lloveras (17) sobre los diferentes sistemas en el derecho comparado:

a) Estados Unidos de Norteamérica: se contemplan los seguros obligatorios no-fault (sin culpa); la víctima ha contratado un seguro (por oposición a los seguros de responsabilidad civil), donde no se evalúa quien ha tenido la culpa o responsabilidad del accidente sino solo se tiene en cuenta a la víctima abonando los gastos médicos en que incurrió. La aseguradora no puede evitar el pago alegando motivo alguno y

conserva la subrogación para reclamar lo pagado si corresponde a la otra compañía, por lo que los reclamos entre compañías se orientan hacia el arbitraje, evitando así la demanda judicial. También tiene la cobertura med-pey, que cubre los gastos una vez que se agota la cobertura médica no-fault, con un límite establecido.(18)

b) En Perú, por ley 27.181 (1999) y su reglamento 049-2000-MTC se instauró el SOAT, Seguro obligatorio para accidentes de tránsito, cuyas características son: que cubre a toda persona víctima de un accidente de tránsito, sin importar la causa o la responsabilidad, no pone límite al número de personas cubiertas, las sumas aseguradas permanecen constantes, no es necesario previo pronunciamiento de autoridad alguna. Asimismo el SOAT sólo prevé coberturas mínimas obligatorias y se debe contratar un seguro de responsabilidad civil si se quiere resguardar el patrimonio. La aseguradora puede subrogarse por los daños pagados a aquel que resulte civilmente responsable del accidente.

El aumento de la siniestralidad y la amplia cobertura a las víctimas de los accidentes de tránsito ha provocado un aumento de las primas que generó la disconformidad y el aumento de los precios del transporte público de pasajeros.(19)

La ley 28.839 modifica el régimen anterior al regionalizar el SOAT, el cual actúa en forma local autorizando a las asociaciones de fondos regionales, creadas por los mismos transportistas, a entregar certificados de seguros para el transporte público terrestre y mototaxis, urbano e interurbano. La principal crítica recibida fue por la Asociación Peruana de Consumidores y Usuarios ya que los fondos serán administrados por quienes ocasionan la mayoría de los accidentes en el Perú y se desprotege a la víctima fuera del ámbito territorial en el que está establecido el seguro.(20)

c) En Chile el seguro obligatorio de accidentes personales (SOAP), está vigente desde 1987 (Ley 18.490); garantiza al damnificado de un accidente de tránsito una indemnización con límites máximos prefijados en gastos médicos y hospitalarios y por cada día de permanencia en institución hospitalaria, sin importar si es conductor, pasajero o peatón, culpable o víctima del accidente. No se considera la culpabilidad para el pago sino solo la demostración del accidente sufrido y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima.

d) En Bolivia se implementó el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito por Ley 18.883 del 25/06/1998 y se reglamenta por el Decreto Supremo 25.785 del 25/05/2000. Las principales características de este sistema son: presta cobertura uniforme y única para los gastos médicos originados por accidentes y/o muerte. Los centros médicos de salud pública, seguridad social y privados obligatoriamente deben prestar asistencia médica a las víctimas. El damnificado tiene acción directa contra el asegurador. Se establecen límites por persona y por evento, sin límite a la cantidad de personas.(21)

e) En la Unión Europea, desde el año 1972 hasta la actualidad se han dictado, entre otras normas, Directivas sobre el Seguro de Automóviles en las que, por ejemplo, se ha establecido: la obligatoriedad del aseguramiento en todos los Estados miembros; el importe de las indemnizaciones por daños materiales y personales; la inoponibilidad a las víctimas de las exclusiones por el incumplimiento por parte del asegurado de las condiciones de la póliza y la ampliación al ámbito internacional de la cobertura de las funciones de los fondos Nacionales de Garantía; una única prima de seguro para toda la Comunidad, los sistemas de reclamo en los diferentes Estados miembros. Se ha previsto también que las legislaciones nacionales deben establecer sanciones económicas además de exigir el pago de intereses de demora sobre el importe de indemnizaciones

cuando la oferta no se haya realizado dentro del plazo de tres meses desde que le fuera presentada por el perjudicado la reclamación. (22)

f) En Francia en 1985 se dicta la denominada *Loi Badinter*, que prevé un régimen de responsabilidad civil, cuya indemnización a la víctima, procede incluso cuando media culpa de su parte, salvo si es exclusiva. La compañía aseguradora está obligada a realizar una oferta de indemnización a la víctima que ha sufrido un atentado a su persona, dentro de un plazo máximo de ocho meses. La oferta debe comprender todos los elementos indemnizables que sean consecuencia del daño causado, caso contrario producirá un interés a una tasa computada al doble del interés legal. La publicación regular del importe de las indemnizaciones judiciales o transaccionales (AGIRA), la cual, sin ser vinculante, propicia tal finalidad. Además prevé una sanción a la víctima que no aceptó una oferta suficiente y oportuna, por entorpecer la justicia con su demanda judicial.

g) En Japón, a fin de proteger a las víctimas o damnificados de los accidentes de tránsito, se obliga al propietario del vehículo a contratar un seguro obligatorio (Jibaiseki Hoken) que cubre exclusivamente daños y lesiones a las personas, con un límite máximo del monto indemnizatorio (para lesiones y heridas un millón doscientos mil yenes; por muerte hasta treinta millones y por secuelas graves hasta cuarenta millones de yenes). Cuando se produce un accidente de tránsito, el autor debe indemnizar al damnificado para luego tramitar el reintegro al seguro, o el damnificado puede solicitar directamente el resarcimiento a la compañía de seguros.

6) **Conclusiones.** Adhiero a los fundamentos de quienes sostienen la oponibilidad de la franquicia al tercero damnificado en ocasión del transporte público de pasajeros. Sus pilares son la inconstitucionalidad del art. 68 de la Ley de Tránsito y la falta de causa de la obligación que se impone a las aseguradoras de pagar la

franquicia no cubierta al tercero. Por ello estimo imprescindible que el Congreso de la Nación, órgano facultado a estos fines, sancione una ley sobre seguro automotor obligatorio tendiente a proteger a las víctimas de accidentes de tránsito.

Finalmente, de acuerdo con las legislaciones más modernas, lo sostenido por el doctor Héctor M. Soto en numerosos trabajos, el proyecto de seguro obligatorio elaborado en 1972 por los doctores Isaac Halperín, Juan Carlos Félix Morandi y Rubén Stiglitz y posteriores hasta el actual del diputado Jorge Vanossi, considero que, a fin de asegurar la eficacia del sistema, sería aconsejable establecer un "fondo de garantía" a efectos de indemnizar a las víctimas de los accidentes de tránsito que no perciben el resarcimiento correspondiente por insolvencia de los responsables, por desconocimiento de los mismos u otros motivos.

## Notas

- 1) Superintendencia de Seguros de la Nación Resolución 25.429/97 ver Considerando;
- 2) y 3) *Miño, Rudencinda. c/Transporte Urquiza SRL y otro s/Sumario 17/08/2005. Superior Tribunal de Entre Ríos;*
- 4) y 5) *"La Franquicia en el contrato de seguro..."* Pablo D. Frick - Julio C. García Villalonga 26/8/2005. LL, 2005-E, pág. 925;
- 6) *"Terraza, Hugo Héctor R. c. Transportes Automotores Luján S.A.C.I. s/daños y perjuicios"*, CNCiv., Sala B, del 24/10/2003 La Ley (RCyS), 2004-625;
- 7) *"Reaseguradora Argentina S.A c/ Estado Nacional"*, CS. 18/09/90 ED 141-830;
- 8) *"El descubierto Obligatorio de la R. 25.429 y las facultades de la Superintendencia de Seguros de la Nación"* Felipe F. Aguirre. Lexis Nexis Revista de Derecho Comercial Nº217, Marzo-Abril 2006;
- 9) Comentario al fallo *"Brusa..."* *"Franquicia en el seguro de responsabilidad Civil. Su oponibilidad a los terceros titulares de la acción resarcitoria"* Por Héctor M. Soto. Lexis Nexis Revista de Derecho Comercial Nº217;
- 10) *"Tarante c/Eluplast SRL"*, CS 21/12/1996, LL 1997-C-995;
- 11) Idem nota 9);

- 12) “*Mussa de Gomez María H. c/La Defensa Cñía de Seguros.*” Voto Juan Carlos Félix Morandi Cámara N. Civil en pleno (29/11/1978 LL1978-757/789);
- 13) “*Medidas autosatisfactivas, seguro obligatorio y acción directa de la víctima contra el asegurador del responsable civil*” Stiglitz, Rubén S. Lexis Nexis Depalma RDCO 2003-951 2003.
- 14), 15) y 16) Comentario al fallo “*Brusa...*” “*Franquicia en el seguro de responsabilidad Civil. Su oponibilidad a los terceros titulares de la acción resarcitoria*” Por Héctor M. Soto. Lexis Nexis Revista de Derecho Comercial Nº217.
- 17) “*Responsabilidad civil y seguros con relación a la tutela de las víctimas de accidentes de tránsito*”, Pagés Lloveras, Roberto M., La Ley 2004-E-1459
- 18) Carlos Alberto Hubert en <http://www.mecom.gov.ar/sssf/legseg.htm>;
- 19) Univ.UTALCA 09/2005 <http://dynamicsistemas.utralca.cl/sisTEMAS/sisTEMAS3/sisTEMAS3.htm#reflexion>;
- 20) <http://www.indecopi.gob.pe/upload/clc/informes/2002/resol025CLC.PDF>;
- 21) <http://www.spvs.gov.bo/NR/rdonlyres/D83987AD-192F-4617-96AE719BF6351322/1304 /Leyseguros.pdf>
- 22) “*Recomendaciones a la Comisión sobre una Quinta Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de los vehículos automóviles, para mejorar la protección jurídica de las víctimas de los accidentes de tráfico*” (2000/2126(INI) Comisión de Asuntos Jurídicos y Mercado Interior Ponente: W. Rothley