

129

**Protección de las Víctimas
de los Accidentes de Circulación**
Comparación entre el sistema
español y el argentino

Estudio realizado por: Lorena Alejandra Libson

Tutor: María Mercedes Fernández Gallego

**Curso de Postgrado en Dirección Técnica de
Seguros de Daños y Patrimoniales**
Curso 2003/2004

Esta publicación ha sido posible gracias al patrocinio de
Guy Carpenter & Cia., S.A.



Esta tesis es propiedad del autor. No está permitida la reproducción total o parcial de este documento sin mencionar su fuente. El contenido de este documento es de exclusiva responsabilidad del autor, quien declara que no ha incurrido en plagio y que la totalidad de referencias a otros autores han sido expresadas en el texto.

Resumen

Mediante el presente trabajo se estudiará el por qué de la aparición del seguro obligatorio de automóviles (SOA) y así se verá cómo el fin mismo de éste ha sido y es, otorgar la máxima protección posible a las víctimas de los accidentes de circulación.

A lo largo del desarrollo, se intentará analizar, mediante la comparación y el estudio de dos sistemas legales distintos (el español y el argentino) si realmente se cumple con este fin, es decir si se protege a estas víctimas, y en su caso si los mecanismos utilizados para ello son los realmente correctos o se podrían prever algunos otros.

Resum

Mitjançant el present treball s'estudiarà el perquè de l'aparició de l'assegurança obligatòria d'automòbils (SOA) y així es veurà com la finalitat mateixa d'aquesta ha estat y és, otorgar la màxima protecció possible a les víctimes dels accidents de circulació.

Al llarg del desenvolupament, s'intentarà analitzar, mitjançant la comparació y l'estudi de dos sistemes legals diferents (l'espanyol y l'argentí) si realment es compleix amb aquesta finalitat, és a dir si es protegeix a aquestes víctimes, y en el seu cas si els mecanismes utilitzats són els realment correctes o es podrien preveure alguns altres.

Summary

Through this work, the reason of the appearance of the obligatory insurance of automobiles will be studied, and thus, we will see how its aim has been and is to bring the maximum possible protection to the traffic accident victims.

Throughout the development, we will try to analyze, through the comparison and study of two different legal systems (the Spanish and the Argentinean) if it is really fulfilled this aim, that is to say if these victims are protected, and if they are, if the mechanisms used for it are the really correct ones or some others could be anticipated.

Indice

1. Introducción	7
2. Evolución de la Responsabilidad Civil derivada de los accidentes de circulación	13
2.1. España	13
2.2. Argentina	15
3. Seguro Obligatorio de Automóviles	19
3.1. España	19
3.1.1. Generalidades. Directivas de la Unión Europea	19
3.1.2. Normativa aplicable	20
3.1.3. Límites cuantitativos. Baremo	20
3.1.4. Exclusiones de cobertura. Derecho de repetición	23
3.1.4.1. Exclusiones	23
3.1.4.2. Derecho de repetición	24
3.1.5. Acción directa contra el asegurador	29
3.1.6. Consorcio de Compensación de seguros	31
3.2. Argentina	32
3.2.1. Generalidades	32
3.2.2. Normativa aplicable	34
3.2.3. Límites cuantitativos	35
3.2.4. Exclusiones de cobertura.	
Defensas oponibles al tercero perjudicado	36
3.2.4.1. Dolo y culpa grave del asegurado	37
3.2.5. Citación en garantía del asegurador	40
3.2.6. Fondo de Garantía	41
4. Conclusión	43
5. Bibliografía	47

1. Introducción

Los accidentes de tránsito constituyen uno de los más grandes problemas en la era actual. Según un estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) unas 3.200 personas mueren por día en el mundo en un accidente de tránsito, sumándose al año casi 1,2 millón. Así los accidentes de tránsito se convierten en la segunda causa de mortalidad para los que tienen entre 5 y 29 años. Asimismo y según el mismo estudio como consecuencia de estos accidentes cada año de 20 a 50 millones de personas sufren heridas que causan una discapacidad permanente a aproximadamente 5,5 millones¹.

En el caso particular de España en 1998 se produjeron 97.570 accidentes de tráfico con víctimas. Esta cifra de accidentes se tradujo en 5.957 muertos, 34.664 heridos graves y 106.713 heridos leves [Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, Anuario Estadístico General (1998)].

En España, los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte traumática (por lesiones) y, al menos para los varones, se hallan entre las 10 principales causas de muerte por cualquier concepto, considerando el conjunto de grupos de edad. Sin embargo, en la población de 5 a 24 años constituyen la primera causa de muerte en ambos sexos y la segunda en la población de 25 a 34 años. Incluso en el grupo de edad de 35 a 44 son la segunda causa de muerte entre los varones y la tercera entre las mujeres [Antoni PLASENCIA y Salvador MONCADA, "Accidentes", Informe SESPAS (1999)].²

Por su parte en Argentina según un estudio realizado por la Organización "Luchemos por la vida" en 1998 hubo un total de 7579 muertos, es decir aproximadamente 21 personas morían por día en un accidente de tránsito.

Antes esta alarmante situación mundial los distintos ordenamientos jurídicos han ido evolucionando para dar una satisfactoria solución a este problema. En el presente trabajo se estudiara mediante la comparación de los sistemas español y el argentino la distinta evolución que han tenido ambos ordenamientos, partiendo de una concepción netamente subjetivista basada en la culpa del autor del hecho y que buscaba "castigar" al culpable hasta llegar a una concepción opuesta de índole objetiva que en lugar de mirar al culpable mira a la víctima y evoluciona hasta nuestros días donde el fin primordial es PROTEGER A LAS VICTIMAS de los daños que estos accidentes causan.

Así veremos como nacen los seguros obligatorios para dar una respuesta satisfactoria a esta preocupación y la íntima relación que existe entre ellos y la evolución de la responsabilidad civil. Finalmente llegamos al fin último de este trabajo que será luego del estudio de ambos sistemas vigentes en la actualidad,

¹ Artículo publicado en CLARIN (diario argentino) el día 7/4/04.

² GOMEZ POMAR F. "Coches y accidentes" publicado en www.indret.com.

verificar si realmente se da esta protección y en su caso cuales son los mecanismos utilizados y si ellos son los más adecuados.

Empezando con el estudio de la evolución de la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación vemos que en ambos ordenamientos en las últimas cinco décadas esta responsabilidad ha sufrido una transformación muy relevante.

La “responsabilidad civil” entendida como la obligación legal que tiene una persona de satisfacer o reparar cualquier menoscabo, daño o pérdida causado a un tercero³ y tal como había sido regulada por el Código francés del cual son seguidores tanto el Código Civil español como el argentino no habría sido suficiente para dar una acertada solución a problema de tan importante magnitud atento las injusticias que el mismo traía aparejadas⁴.

Ante las injusticias que implicaba la implementación de los sistemas tradicionales imperantes en ambos países el legislador introdujo mecanismos para proteger a las víctimas de estos accidentes como por ejemplo la objetivización de la responsabilidad.⁵

Así se advierte, que si bien con diferencia de tiempos y también con muy diferentes regimenes en la actualidad, como en ambos sistemas se ha evolucionado de una responsabilidad totalmente subjetiva y en donde era imposible endilgarle responsabilidad al agente dañoso sin que sea probada su culpa a una régimen de responsabilidad objetivo en donde ya no importa tanto la conducta dañosa del agente pero sí el daño que el mismo ha causado. Al derecho ya no le interesa tanto castigar a quien ha causado injustamente un daño sino reparar a quien injustamente lo ha sufrido (interesa más la injusticia del daño que la injusticia de la conducta generadora evolucionándose de una deuda de responsabilidad a un crédito de indemnización).

En España “... hoy se encuentra superado (casi) por completo el criterio tradicional y se ha pasado de un sistema de culpa probada a un sistema de culpa presumida e inventada y, a la postre, a un sistema de estricta causalidad dialéctica (no mecánica) que prescinde de la culpa como criterio único de imputación ..., se dice que se ha pasado de una concepción individualista, que protegía al agente dañoso, a una concepción social que tutela a la víctima del accidente...”⁶

³ En la responsabilidad civil existen dos orbitas distintas: la CONTRACTUAL, la cual deriva del incumpliendo de una obligación derivada de un contrato, existe una relación jurídica previa y en cambio en la responsabilidad EXTRACONTRACTUAL no existe una relación preexistente entre las partes y surge del deber genérico de no dañar al otro. Así el art. 1902 del C.C. español establece que “el que por acción u omisión causa un daño a otro interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”. En esta última orbita es donde se ubica la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito.

⁴ Muchas veces para la víctima resultaba difícil cuando no imposible acreditar la culpa del agente dañoso o asimismo existían numerosos supuestos en lo que no existía “culpa” en sentido estricto y a la postre las víctimas quedaban en la mayoría de los casos sin indemnización.

⁵ Como bien dice GOMEZ POMAR en la ob. cit. “... La responsabilidad objetiva ofrece ventajas en la regulación de actividades inherentemente peligrosas, esto es aquellas que, aun realizándose con el nivel de precaución strictu sensu socialmente deseable, siguen manteniendo unos niveles apreciables de daño esperado..”

⁶ MEDINA CRESPO M., “Responsabilidad Civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas” Comares, Granada 1996, p.1.

También en Argentina se produce este cambio aunque algunos años más tarde, en donde se pasa de un sistema basado en la culpa en donde regía el principio “pas de responsabilité sans faute” (No hay responsabilidad sin culpa) a un sistema objetivo introducido en 1968 por la ley 17.711, la cual reforma íntegramente el sistema del Código Civil original.

Aunque ambos sistemas lo han hecho en diferentes periodos y actualmente sus legislaciones son muy diversas, en ellos se ha evolucionado de una responsabilidad subjetiva a una responsabilidad objetiva y ello ha sido consecuencia de distintos sucesos históricos que han hecho que el hombre de derecho no quede inmóvil ante los constantes cambios que se iban produciendo en el mundo. Así el jurista fue buscando distintas formas de proteger a estas víctimas de los accidentes de circulación las cuales quedaban desamparadas bajo el imperio de los sistemas tradicionales.

De entre los posibles medios de amparo, aparece en escena el seguro obligatorio, el cual se muestra como uno de los medios más idóneos para proteger a las víctimas. Se entiende que la obligatoriedad es una pieza más del sistema de protección de las víctimas porque las garantías de solvencia que ofrecen las compañías aseguradoras permiten que los daños irrogados con el ejercicio de determinadas actividades sean efectivamente reparados. La solución evolutiva ha consistido en superar la concepción tradicional del seguro de responsabilidad civil mediante un tránsito que algunos autores han denominado como que “*se ha pasado de la inmoralidad de asegurar a la inmoralidad de no hacerlo*”. Debe tenerse presente que a comienzos de siglo toda la estructura de la responsabilidad civil (y la automovilística en particular) se apoyaba en las ideas reinantes de la época, en donde existía una fuerte concepción tendiente siempre a castigar al culpable de un hecho, por lo cual eran lógicas las primeras críticas a la aparición del seguro de responsabilidad civil, pues se entendía que con el mismo al liberarse económicamente al autor del hecho (culpable) se lo dejaba sin sanción, fin principal de la responsabilidad civil.

Es fácil rebatir a estas críticas, primero porque hoy en día ya no es el fin principal de la responsabilidad civil castigar al autor del hecho, sino proteger a las víctimas de los daños que ciertas actividades pueden ocasionarle, y este fin es más factible de alcanzarse mediante la utilización del seguro de responsabilidad civil. Asimismo no es cierto que el autor del hecho quede sin castigo, pues en caso de tratarse de delitos interviene asimismo el derecho penal y también dentro del derecho administrativo hay sanciones tendientes a castigar al culpable.

Otra de las críticas que se le formula al sistema del seguro obligatorio de automóviles es el conocido como el riesgo moral (moral hazard)⁷, en el sentido

⁷ El moral hazard ha sido definido como un riesgo para el asegurador que surge cuando el comportamiento del asegurado cambia después de comprar el seguro, de modo que aumenta la posibilidad de pérdida o su monto. Se habla de que la disponibilidad de un seguro promoverá conductas oportunistas en el asegurado. Pero existen otras facetas del moral hazard que no afectan solo al asegurado, sino también al tercero –perjudicado (la existencia de un seguro puede alterar sensiblemente las conductas de estos terceros al momento de decidir presentar un reclamo judicial o extrajudicial) y

que el daño esperable de los accidentes de circulación se ven negativamente afectados por el seguro de responsabilidad civil. Sin embargo, el riesgo moral no es, con todo, insuperable. El asegurador puede acudir a distintos métodos para paliarlo, como por ejemplo el análisis de historial de siniestralidad del asegurado a efectos del cálculo de la prima, por ejemplo mediante los llamados sistemas *bonus- malus* (pudiendo en su caso no solo bajar el coste de la prima sino también cancelar la póliza y no renovarla en el caso de que el asegurado no obre con cuidado). Asimismo y tal como ya ha sido dicho anteriormente existen sanciones administrativas y penales para castigar comportamientos negligentes de los conductores.

Es decir, la previsible reducción de los incentivos al cuidado en la conducción no es *per se* motivo suficiente para condenar la eficiencia del seguro de responsabilidad civil, pues es evidente que no estarían peor las víctimas con seguro obligatorio que con prohibición de seguro. Hay que valorar las ventajas en términos de compensación a las víctimas (que es el fundamento mismo de la aparición del seguro obligatorio, pues como se verá el fin último del seguro de responsabilidad civil es el efectivo resarcimiento del tercero perjudicado).

Varios doctrinarios consideran que existe una clara interconexión entre la evolución de la responsabilidad civil y la aparición de los seguros obligatorios (es evidente la incidencia en el terreno de la responsabilidad civil que ha tenido el seguro obligatorio, al punto de que se habla actualmente de la “crisis de responsabilidad civil” absorbida por el sistema del seguro que ha llegado a desnaturalizarla). De allí que se afirme que el fundamento mismo de la obligación de asegurarse se encuentra en la propia evolución de la responsabilidad civil y en la búsqueda de un patrimonio más solvente para que la víctima de un accidente de circulación no quede nunca sin ser indemnizada: basta con ver la evolución del seguro de responsabilidad civil, la cual refleja una protección cada vez mayor del tercero perjudicado.

Vemos como el seguro obligatorio de automóviles surge así como una respuesta a la preocupación de la situación de las víctimas de accidentes de tránsito y a fin de que las mismas siempre sean indemnizadas por los daños sufridos. 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 amparo en un patrimonio solvente.

*“... Obedece el seguro obligatorio a una función socializadora y colectivizadora de los riesgos, atenta primordialmente a la protección de las víctimas; el objetivo central consiste en indemnizar a la víctima. Esta es sin duda la figura protagonista a la que se tiende a proteger. El seguro de automóviles no aparece como un seguro de responsabilidad civil tradicional o clásico, la protección se desplaza ahora del asegurado hacia la víctima...”*⁸

asimismo a la actividad jurisdiccional (la conducta de los jueces puede verse influenciada por la existencia de un seguro o no)

⁸ ORTEGA MONTORO R. “La acción directa y la oponibilidad de excepciones por el asegurador en los supuestos de alcoholemia” Revista jurídica La Ley, núm. 4693, 1998.

Actualmente España cuenta con la ley 122/62 (modificada por la ley 30/1995) y el Real Decreto 7/2001 que regula todo lo relativo a la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y su seguro obligatorio. En la misma están previstas todas las cuestiones que hacen al funcionamiento de este seguro. Se verifica a lo largo de todo su articulado una gran preocupación por proteger a las víctimas (mediante la instauración de la acción directa, las escasas defensas oponibles por la aseguradora a las víctimas, la existencia de una entidad como el Consorcio de Compensación de Seguros, etc.)

Por el contrario en Argentina no existe ninguna ley especial que regule la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación como así tampoco ninguna otra que regule el seguro obligatorio establecido desde 1992. Es por ello que esta responsabilidad se rige por las normas generales del Código Civil y todo lo relativo al seguro por las normas generales de la Ley de Seguros 17.418.

Tal como se adelantó el fin mismo por el cual se han establecido distintos seguros obligatorios para determinadas actividades peligrosas como es la conducción del automóvil, es la PROTECCION DE LAS VICTIMAS, por lo cual esta es la base en la cual deberían estructurarse las normas relativas al seguro obligatorio. Veremos si realmente se da en estos dos regímenes y si los mecanismos utilizados para ello son los realmente correctos o que mejor se adapten a todas las instituciones en juego en la materia.

2. Evolución de la Responsabilidad Civil derivada de los accidentes de circulación

2.1. España

En el momento en que empezaron a usarse los vehículos a motor y se produjeron los primeros accidentes, la responsabilidad civil de los conductores encontraba su básica regulación en el art. 1902 del Código Civil el cual establece que *“el que por acción y omisión cause un daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado”*. Se trataba de una responsabilidad subjetiva, por el cual si no había culpa, no había responsabilidad civil; y sólo se entendía que había culpa si quedaba acabadamente probada su existencia.⁹ La carga de la prueba de la culpa del causante del daño se imponía al perjudicado que pretendía obtener el resarcimiento por los daños sufridos.¹⁰

Ante las injusticias que aquél sistema implicaba e incluso con anterioridad a la sanción de la ley 122/1962 la doctrina primero y luego el Tribunal Supremo en determinados casos estableció una inversión de la carga de la prueba que suponía partir no de la presunción de inocencia, sino de la presunción de culpa siendo el agente dañoso el que, para quedar exento de responsabilidad, tenía que demostrar su completa diligencia. Este sistema en muchos supuestos se aproximaba a la regulación a la responsabilidad civil objetiva. Para llegar a esta nueva formulación acerca de la culpa, el Tribunal Supremo acudió a un triple mecanismo, que empezó en la década de los años cincuenta, consistente en ampliarla (afirmando la existencia de culpa en supuestos que antes se negaba), presumirla (mediante la inversión de la exigencia de la carga de la prueba, según se ha visto) y luego inventarla (mediante la utilización conjunta de los dos mecanismos anteriores)¹¹

Finalmente en 1962, con la promulgación de la ley 122/1962 España incorpora la teoría del riesgo para los accidentes de circulación. Actualmente la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación se rige íntegramente por el régimen establecido por aquella ley y el Real Decreto 7/2001. En este sistema se establece que la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación tiene un carácter distinto, según si los daños han sido

⁹ A modo de ejemplo se puede citar la sentencia del 8/11/1929 que declaró que, para que, conforme el art. 1902, sea procedente la condena de daños y perjuicios, se requiere inexcusablemente la demostración completa de la existencia de culpa o negligencia, mediante las pruebas practicadas en el juicio. Por su parte, la sentencia del 8/7/1930 declaró que, para imputar la obligación de indemnizar definida en el art. 1902, se requiere que se haya comprobado suficientemente la culpa atribuible al demandado. (Medina Crespo, ob. cit. Pg. 21).

¹⁰ Hay que convenir con GUILLEN BALLESTEROS en que la irresponsabilidad era la norma y la responsabilidad la excepción (Curso de Derecho Civil. Contratos en especial. Responsabilidad extracontractual, Madrid, 1968, pags. 473-474).

¹¹ Este viraje jurisprudencial tiene su origen en Francia en un fallo plenario de la Corte de Casación del 13/2/1930, recaído en los autos “Jand’heur c/ Les Galeries Belfortaises” donde se condeno a indemnizar a una víctima de un accidente de tránsito implementándose el sistema de vicio de la cosa, que fue extendido por GEORGE RIPERT a la presunción de culpa del guardián en función del peligro que presentara para los terceros la cosa custodiada. Se estableció que a los fines de poner en juego la presunción de responsabilidad del guardián de la cosa que ha causado un daño no cabe distinguir si esa cosa estuvo o no accionada por la mano del hombre.

causados a las personas o si son daños materiales. En efecto, en el primero de los casos estamos ante un supuesto de responsabilidad objetiva¹² mientras que en el segundo se trata de un supuesto de responsabilidad subjetiva. El art. 1 de la Ley 122/1962 establece en su parte pertinente que *“... En el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. En el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1902 y siguientes del Código Civil, artículo 19 del Código Penal y lo dispuesto en esta ley...”* Por su parte el art. 9 del RD 7/2001 establece que *“... 2. En las indemnizaciones por daños a las personas, el asegurador, ... deberá reparar el daño causado a las personas, excepto cuando pruebe que el mismo fue debido únicamente a las conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. No se considerarán como fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos. 3. En las indemnizaciones por daños en los bienes, el asegurador, ..., deberá reparar el daño causado cuando el conductor del vehículo resulte civilmente responsable, según lo establecido en el artículo 1.902 del Código Civil, artículos 109 y siguientes del Código Penal y lo dispuesto en la Ley sobre Responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor y en este Reglamento....”*¹³

Es decir para el supuesto de daños a las personas, que es el que aquí no interesa, el responsable del hecho sólo se exonera de responsabilidad acreditando únicamente la culpa de la víctima o la fuerza mayor extraña al funcionamiento o conducción del vehículo. Sólo a través de estas acotadas causales de exoneración se libera el responsable de su deber de indemnizar, debiendo responder en todos los restantes supuestos.

Lo cierto es que como bien dice ORTEGA MONTORO *“... se ha pasado de la concepción decimonónica de la responsabilidad a una concepción moderna, evolución caracterizada por dos notas básicas, la objetivación y la colectivización ... El sistema actual es el del seguro de responsabilidad que implica una colectivización de los riesgos...”*¹⁴ En igual sentido, MEDINA CRESPO *“... se ha*

¹² Sin embargo, el Tribunal Supremo para los casos sobre colisiones de vehículos en marcha entiende que, aunque se den daños personales, no rige la responsabilidad objetiva, sino la responsabilidad por culpa y, además, quien pretende la indemnización de daños habrá de probar la culpa de la otra parte (SSTS, 1º, 17.6.1996 y 6.3.1998). Tal postura es criticada por MEDINA CRESPO en la ob. cit. por entender que la misma oculta un retroceso indeseable hacia el subjetivismo en la responsabilidad por accidentes de circulación.

¹³ Esta dualidad de regímenes es cuestionada por MEDINA CRESPO en la ob. cit. *“... nuestro derecho de daños resulta en verdad pintoresco, pues hay monismo donde debiera haber dualidad normativa (ilícitos dañosos extracontractuales) y existe ésta donde debiera imperar aquél (ilícitos dañosos extracontractuales de las circulación motorizada...”* Asimismo es criticada por GOMEZ POMAR en la ob. cit. *“... esta distinción... no parece responder a ningún fundamento teórico reconocible y compartible. No tiene mucho sentido que daños resultantes de un mismo evento queden sometidos a reglas de responsabilidad distintas, especialmente si se tiene en cuenta que, desde la perspectiva ex ante del comportamiento del conductor, en la inmensa mayoría de los casos, es imposible separar las situaciones en que se pueden causar uno u otro tipo de daños...”*

¹⁴ ORTEGA MONTORO RODRIGO, ob. cit., pag. 2285.

pasado de una concepción individualista, que protegía al agente dañoso, a una concepción social que tutela a la víctima del accidente... ”¹⁵

Es indudable que la responsabilidad civil automovilística, y en esto quizá siguiendo asimismo a la responsabilidad civil en general, ha sufrido una transformación muy relevante a lo largo de las últimas cuatro décadas, pasándose de una responsabilidad netamente subjetiva que buscaba solo castigar al culpable y que sin la prueba exhaustiva de la culpa era imposible endilgarle responsabilidad a persona alguna, a un régimen objetivo (para los daños personales) en donde interesa más la persona como centro del sistema y se busca que siempre el perjudicado sea indemnizado más que el responsable castigado; apareciendo en escena así el seguro de responsabilidad civil obligatorio (SOA en adelante), implicando (siguiendo las palabras de ORTEGA MONTORO) una colectivización de los riesgos. No es casual que en el momento en que empiezan a imputarse responsabilidades a agentes dañosos que no enervan la presunción de culpa que grava su conducta, coincida con el momento en que culmina la evolución del seguro de responsabilidad civil. Como se verá en el capítulo siguiente en el derecho español se ha evolucionado mucho en todo el sistema en el cual se tiende siempre a proteger a las víctimas, habiendo contribuido para ello en gran parte las Directivas de la Unión Europea.

2.2. Argentina

Por su parte, en Argentina a diferencia de en España, no hay una ley especial que regule la responsabilidad civil derivada de los accidentes de circulación¹⁶ (como se verá más adelante tampoco una que regule lo relativo al seguro obligatorio). Es por ello que la misma se encuentra inmersa en el sistema de responsabilidad general, sujeto a sus principios y presupuestos descriptos generales establecidos en el Código Civil.

Hasta 1968 que entra en vigencia la ley 17.711, al igual que en el caso español, regía el Código Civil de corte netamente subjetivista como su fuente, el *Code de Napoleón*. Por lo tanto se aplicaba el mismo a los accidentes de tránsito.

El art. 1109 del C. C. dispone que *“todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro está obligado a la reparación del perjuicio...”*. Por su parte el art. 1113 establecía la obligación de quien ha casuado un daño se extiende a los daños que causaren las cosas de que se sirve o que tiene a su cuidado para luego regular especialmente la responsabilidad por el daño causado por las cosas inanimadas en los arts. 1132 a 1136. Este articulado era el que se aplicaba a los accidentes de tránsito, debiendo en consecuencia aquel que reclamaba una indemnización probar acabadamente la existencia de

¹⁵ MEDINA CRESPO, ob. cit., pag. 1.

¹⁶ *“La doctrina argentina ha reclamado insistentemente la sanción de una normativa legal que trate integralmente la temática de la responsabilidad civil por accidentes de automotores, con las siguientes pautas: manteniendo la presunción de responsabilidad del dueño o guardián, incorporando la del conductor cuando no sea guardián, sentando la no neutralización de riesgos recíprocos, estableciendo el seguro obligatorio y el fondo de garantía, dejando expresas causales de exoneración...”* (SAUX EDGARDO I. Acerca de una regulación ausente en materia de responsabilidad civil por accidentes de circulación automotriz” Zeus, Colección Jurisprudencia. T. 87.).

“culpa” del agente dañoso. Si no se probaba esta culpa no había responsabilidad y por lo tanto el perjudicado quedaba sin ser indemnizado.

Sin embargo el empleo cada vez más frecuente de los automóviles y con ellos las consecuencias disvaliosas que los mismos implicaban llevo a que la jurisprudencia anterior a la ley 17.711 si bien mantenía teóricamente el principio de que es necesario probar la culpa del autor del hecho, en la práctica llegó a una verdadera inversión del *onus probandi* acercándose sensiblemente a la teoría del riesgo creado.

El proceso descripto comenzó con la declaración de que en materia de accidentes de tránsito era necesario afinar la precisión de la culpa del conductor y que la más leve culpa o negligencia era suficiente como para fundamentar la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados.¹⁷

Finalmente en 1968 la ley 17.711 introdujo una serie de importantes reformas al Código Civil, introduciendo la teoría del riesgo en el campo de la responsabilidad civil extracontractual, añadiendo nuevos párrafos al art. 1113 del Código con el siguiente texto: *“En los supuestos de daños causados con las cosas, el dueño o guardián, para eximirse de responsabilidad, deberá demostrar que se su parte no hubo culpa; pero si el daño hubiere sido causado por el riesgo o vicio de la cosa, sólo se eximirá total o parcialmente de responsabilidad acreditando la culpa de la víctima o de un tercero por quien no debe responder. ...”*

Se introduce así en el derecho argentino la responsabilidad objetiva, mediante la incorporación de la teoría del riesgo creado, considerándose (aún en la actualidad) a los accidentes de tránsito como supuestos de daños causados “por el riesgo o vicio de la cosa”, por lo cual le resulta aplicable la responsabilidad objetiva prevista en el art. 1113 Cód. Civil. Sin embargo en un primer momento la jurisprudencia aplicaba la misma solo a aquellos supuestos en que el accidente se producía entre un automotor y un peatón pero no si se trataba de dos vehículos en movimiento.¹⁸

Con el paso del tiempo la jurisprudencia ha ido evolucionado, hasta dirimir esta división y así la Cámara Nacional de Apelaciones en los Civil en el plenario “Valdes, Estanilao Francisco c/ El Puente SAT y otro” sentó la doctrina de que *“la responsabilidad del dueño o guardián emergente de accidentes de tránsito producidos como consecuencia de una colisión plural de automotores en movimiento, no debe encuadrarse en la órbita del artículo 1109 del Código Civil”* (E.D. 161-402, L.L. 1995-A-136, J.A. 1995-I-280)

¹⁷ Así se sostuvo que quien conduce una máquina peligrosa como es el automóvil debe conservar en todo momento el control de su rodado, para poder detenerlo cuando se presenta alguna de las contingencias de tránsito, para no producir daños a terceros, implicando omisión de ese deber de prudencia la culpa eficiente a los fines del progreso de la demanda reparadora (Cuadernos ED *Accidentes de Tránsito*, p. 207 y sgs).

¹⁸ La Corte Suprema sostuvo que “cuando el accidente se produce entre dos rodados que se encontraban circulando, no juega con respecto a uno solo de ellos la presunción que emana del 1113 del Cód. Civil, por lo que la solución del caso debe encuadrarse dentro de los principios generales previstos en el art. 1109 del Cód. Civil, que exige la demostración de la culpa que se imputa como base de la acción.” (CSJN, 24/2/76, ED 68-438). También la Cámara Nacional de Apelaciones en los Civil había sostenido que “Tratándose de accidentes de automotores, la responsabilidad no puede ser fundada en el riesgo creado, porque los dos vehículos crean riesgos, de tal modo que la cuestión debe decidirse a la luz de la culpa de los conductores” (CNCiv, Sala C, 30/7/74, E. d: 58-282, Nº 55).

Por lo tanto hoy en día ya no hay discusión que la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación debe ser juzgada en todos los casos como un supuesto de responsabilidad objetiva emergente del art. 1113 del Cód. Civil, ya que al automotor se lo considera como una “cosa riesgosa”. Aquí se ve una clara diferencia con el sistema español ya explicado, en donde esta responsabilidad objetiva solo se aplica para aquellos supuestos que existen daños a las personas mientras que si los daños se producen a los bienes estamos en presencia de una responsabilidad subjetiva.

Otra importante diferencia con el sistema español son las causales de exoneración de responsabilidad, pues como se ha visto en aquel, el causante del hecho (o en su caso su asegurador) sólo queda eximido de responder si se acredita la culpa de la víctima o la fuerza mayor extraña al funcionamiento o conducción del vehículo. Mientras en el derecho argentino se reconoce asimismo la posibilidad de invocar la culpa de un tercero por quien no se debe responder, y aunque el art. 1113 Cód. Civil aplicable a los accidentes de tránsito no lo mencione expresamente tanto la doctrina como la jurisprudencia consideran que la fuerza mayor y el caso fortuito (nada se dice en cuanto a que debe tratarse de supuestos extraños al vehículo) también exoneran de responsabilidad al causante de los daños. Concluyendo sobre este punto, podemos afirmar que en el derecho español existen menos causales para que el causante del daño se libere de responsabilidad.

Es evidente que, pese a que en un comienzo en ambos regímenes se trataba esta responsabilidad de manera similar (se aplicaba las ideas imperantes en aquella época en cuanto a que “no hay responsabilidad sin culpa” y que la misma debe ser probada por quien la alega); actualmente hay varios factores que los hacen radicalmente distintos (sobre todo en lo que hace al SOA). España se encuentra algunos pasos más adelante que Argentina en la regulación de la presente materia, a la cual sin duda alguna han contribuido la normativa de la Unión Europea, a la que España debía adaptar su legislación interna por ser parte de ella. Argentina quizá, y pese a la trascendencia del tema que nos ocupa, no está aún preparada para tener una legislación, como la que se verá, tiene España en la materia.

3. Seguro obligatorio de automóviles

3.1. España

3.1.1. Generalidades. Directivas de la Unión Europea

Es indudable que en lo que hace a la normativa existente hoy en España sobre el tema ha ejercido una gran influencia las Directivas de la Unión Europea. Así y sólo a modo de ejemplo se pueden citar como se tuvo que extender la cobertura a los daños materiales los cuales estaban excluidos en un comienzo del SOA (se había suspendido la cobertura de daños materiales por decreto-ley 22/3/65) o como también se tuvieron que ir ampliando las personas que integraban el concepto de tercero que podían reclamar en virtud de dicho seguro (así en un comienzo los familiares del conductor, tomador o propietario quedaban excluidos y hoy en día se encuentran incluidos).

En el desarrollo del presente trabajo sólo se explicará como funciona el sistema en el que hace a la protección de las víctimas, pues todos los restantes aspectos excederían de los fines del mismo, por lo cual al referirnos a la normativa local como internacional sólo se destacarán estos aspectos.

Es evidente la preocupación que existe a los largo del articulado de las Directivas de la Unión Europea por la PROTECCION DE LAS VICTIMAS DE ACCIDENTE DE TRANSITO, protección que luego se ve reflejada en la normativa española. Así podemos destacar como lo más relevante en lo que hace a esta protección, los siguientes aspectos de cada una de las Directivas:

- PRIMER DIRECTIVA (72/166 CEE): se establece el control de la obligación de asegurar la responsabilidad civil derivada de accidentes de circulación. En el considerando segundo de esta Directiva, se manifiesta cual es el propósito de este control ***“...tiene como objetivo la protección de los intereses de las personas que pudieran ser víctimas de un accidente de circulación...”***
- SEGUNDA DIRECTIVA (84/5/CEE): En esta directiva, quizá la más importante en lo que hace a la protección de las víctimas, establece límites mínimos del seguro obligatorio (art. 1); la creación de un organismo que se haga cargo de vehículos no identificados o no asegurados o bien cubiertos por entidades en liquidación (art. 1); impone la nulidad de cláusulas contractuales o disposiciones legales que establecieran la oponibilidad a la víctima de determinadas circunstancias como ser por ejemplo la conducción del vehículo por personas carentes del permiso de conducir pertinente (art. 2) ; extiende el concepto de tercero-damnificado a los miembros de la familia del asegurado, conductor

o cualquier persona cuya responsabilidad civil se encuentre comprometida en el siniestro (art. 3) , todos aspectos establecidos siempre en pos de las víctimas.

- TERCER DIRECTIVA (90/232/CEE): también y siempre pensando en los perjudicados de un accidente de tránsito sigue ampliando los supuestos que debe cubrir el SOA imponiendo la cobertura a todos los ocupantes, con la sola y única excepción del conductor (art. 1); se establecen medidas para el pago directo y sin dilación en el tiempo a las víctimas (art. 3 y 4) ; y se impone a los Estados la adopción de medidas necesarias para garantizar a los perjudicados de un accidente puedan averiguar la empresa aseguradora que debe hacer frente a la indemnización (art. 5).

Es innegable que la protección de las víctimas ocupa un lugar destacado en el Derecho Comunitario. Basta con leer todos sus considerandos para poder apreciar como todo su articulado esta basado en este fin.

Como ya ha sido adelantado, España al haber ingresado a la Comunidad Económica Europea debía adaptar la legislación a las exigencias comunitarias, por lo cual hoy en día vemos como todo el entramado antes referido en las Directivas forma parte de la legislación sobre la materia en España y cuyo estudio ahora avocaremos.

3.1.2. Normativa aplicable

Todo lo relativo al SOA en España se encuentra regulado en la ley 122/1962 (modificada varias veces), el Real Decreto 7/2001 y la Ley 30/1995. Recientemente también se dictó la ley 34/2003, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados¹⁹.

3.1.3. Limites cuantitativos. Baremo

En el caso de daños a las personas el importe máximo de cobertura del SOA establecido por el art. 12 del R.D. 7/2001 es de euros 350.000 (trescientos cincuenta mil) por víctima.²⁰

A partir del año 1995²¹ y con la entrada en vigor de la Ley de Ordenación y Supervisión de los Seguros Privados 30/1995, existe un Baremo²² que es de

¹⁹ En lo que interesa a los fines de este trabajo, dicha ley modifica el art. 3 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en relación con la necesidad de hacer más ágiles determinados aspectos del procedimiento para sancionar el incumplimiento de la obligación de asegurarse. Asimismo modifica las funciones de Consorcio de Compensación de Seguros, quien deberá indemnizar al perjudicado residente en España con independencia del Estado de estacionamiento habitual del vehículo que circulando sin seguro causa accidente. Por último modifica la tabla VI del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación

²⁰ Para el supuesto de daños materiales este límite se reduce a euros 100.000 (cien mil) por siniestro. Estos mínimos son los establecidos por la SEGUNDA DIRECTIVA, pero como su nombre lo indica son sólo mínimos, pudiendo los Estados miembros de la Comunidad Europea fijar límites superiores o no poner limite alguno como es el caso francés.

²¹ Antes del año 1995 existía el Baremo del año 1991 que era orientativo sirviendo de base en las transacciones.

²² Se trata de un sistema legal vinculante para la valoración de los daños personales, a los efectos de la cuantificación de la responsabilidad civil contraída en accidentes de circulación, sin que el aplicador del derecho pueda sustraerse de él. Sólo con arreglo a él cabe valorar los daños personales causados en accidente de circulación y no se permite valoración que lo margine.

aplicación obligatoria para los jueces para establecer la cuantía de todos los daños²³ causados a las personas en accidentes de circulación²⁴.

En el Baremo se regulan las indemnizaciones por muerte (Tablas I y II), las Indemnizaciones por lesiones permanentes (Tabla II, IV y VI) y las indemnizaciones por incapacidades temporales (Tabla V), de la que se han declarado inconstitucionales los factores de corrección.

Las indemnizaciones por muerte se establecen en base a la edad de la víctima, relación de parentesco de los beneficiarios de la víctima, número de beneficiarios, edad y relación de convivencia, y existen asimismo factores de corrección por pérdida de ingresos, circunstancias familiares o sociales especiales (hijos con discapacidades, pérdida de feto, fallecimiento de ambos padres). Por su parte las indemnizaciones por incapacidades permanentes se fijan teniendo en cuenta los puntos asignados a cada secuela, el valor de cada punto que está en función de la edad del incapacitado y de la gravedad de la secuela y los factores de corrección (pérdida de ingresos, perjuicios morales y de disfrute o placer, necesidad de ayuda de otra persona.). Por último se establecen indemnizaciones diarias por incapacidad temporal, en función de la edad de la víctima y de los perjuicios económicos acreditados.

Cabe destacar que los baremos y el sistema en que se insertan no han sido legalmente establecidos a los solos efectos de la liquidación de las responsabilidades insertas en el SOA, sino que están concebidos para cuantificar por completo la responsabilidad civil automovilística, con independencia de que encaje su importe en la cobertura del seguro obligatorio o la sobrepase, y aunque se halle, cual acontece en algún caso, al margen de él. No cabe sostener que los baremos delimitan el encaje en el SOA y que el juez conserva la tradicional soberanía estimativa para imputar al causante y, por tanto, al asegurador voluntario, las cantidades que, reconocidas libremente, superan los límites cuantitativos de la ordenación legal.

El sistema no se aplica a los daños causados dolosamente y/o por culpa grave. Afecta exclusivamente a los daños causados culposamente o sin mediación de culpa. Sólo si los daños se han causado dolosamente y/o por culpa grave, puede (o debe) el juez hacer caso omiso del sistema y está autorizado a atenerse al criterio tradicional del puro y libre arbitrio.

²³ Criticado por PINTOS AGER quien considera que el baremo sólo debería implementarse para supuestos como el daño moral por tratarse de un daño de muy difícil cuantificación, pero que el mismo no debería extenderse a todos los niveles resarcibles de daño personal, "... porque la restitución íntegra mantiene su vigencia y su bondad en todo lo que no es daño moral, donde la evaluación IN CONCRETO del daño es factible... siempre que resulte posible la evaluación del daño en concreto porque su coste no es excesivo es preferible indemnizar todo el daño causado... Esta es la más importante objeción de fondo a las medidas puestas en marcha contra la variabilidad en España y otros países. Éstas han porfiado en la tabulación de todas las categorías indemnizables, arrasando innecesariamente diversas realidades, incluso las que resultan evaluables, con drástico poder uniformador de un baremo..." (Baremos, seguros y derecho de daños" Instituto Universitario de derecho y Economía. Universidad Carlos III. Civitas, Madrid, 2000, pg. 190)

²⁴ Este Baremo aunque sólo es obligatorio para los supuestos de responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito y en ese ámbito se encuadra su regulación, el mismo se tiene como referencia para el cálculo valoración de los daños personales en general.

Si bien es cierto que el Baremo ha sido pensado en gran medida por y para los aseguradores, y podría llegar a sostenerse que el mismo no beneficia a la víctima de un accidente de circulación, no es menos cierto que el mismo es una pieza más de un sistema, pues el mismo es necesario para poder soportar toda la estructura del SOA montada en pos de las víctimas.

Si bien no es el fin de este trabajo profundizar acerca del sistema del baremo, cabe resaltar como ventajas de su implementación que el mismo termina beneficiando a toda la sociedad al dar certidumbre acerca de cual es el monto que dadas determinadas circunstancias corresponde a cada quien, cumpliéndose con el derecho de igualdad de raigambre constitucional y asimismo con la idea misma de justicia.²⁵ El sistema legal de valoración supone, en definitiva, someter la cuestión valorativa al imperio del principio de legalidad, comportando este principio seguridad, pues se suprime el mecanismo de la discrecionalidad judicial.

Asimismo al poder predecirse el monto de la indemnización se facilitan los acuerdos transaccionales, lo cual satisface el bien público, pues disminuyen notablemente los juicios, reduciéndose consecuentemente la carga de trabajo de los Juzgados y Tribunales.

Por otro lado el Baremo optimiza el precio de las primas, puesto que la incertidumbre de los montos resarcitorios alegada por las aseguradoras se terminaría, ajustándose los precios de las primas de manera más beneficiosa para toda la sociedad. Asimismo, la incertidumbre que genera la falta de conocimiento de los montos indemnizatorios socava la solvencia de las Entidades aseguradoras, es decir, su garantía frente a los asegurados, ya que, por un lado, dicha incertidumbre le impide calcular correctamente sus reservas, puesto que es tan perjudicial para una explotación racional empresarial establecer reservas insuficientes como el inmovilizar una reserva excesiva²⁶.

Dentro de las críticas que se le hacen al sistema cabe mencionar aquella que considera al mismo discriminatorio por aplicarse sólo a los accidentes de circulación, de tal manera que los daños de diverso origen siguen sujetos a la disciplina común de la responsabilidad civil, contenida en los preceptos básicos del Código penal y del Código Civil. En este sentido ha escrito VICENTE DOMINGO que no se le alcanza justificación alguna para que el cálculo de los daños corporales se baremice para los accidentes de circulación y no para otras actividades generadoras de iguales daños.

²⁵ Con anterioridad a la implementación del baremo en España era imposible dar reglas concretas para determinar las cantidades medias a pagar por cada concepto indemnizatorio o fijar previamente las bases económicas usadas para el cálculo por cuanto éstas no existían. La cuantía de la indemnización a obtener judicialmente en caso de accidente con daños personales dependía del lugar del territorio donde se habría de juzgar el caso y el juez en concreto que se trate, pues cada juez aplicaba su criterio en cada caso ante la ausencia absoluta de regulación en la materia, lo cual llevaba a una gran desconfianza social, pérdida de credibilidad y hasta la ineficiencia misma del sistema jurídico.

²⁶ En España, en el ámbito de los accidentes de tráfico, se ha vivido una situación de esta naturaleza, primordialmente durante la década de los ochenta. Las compañías aseguradoras alegaron serias dificultades en cuanto a la predicción de las dotaciones a las provisiones técnicas para prestaciones pendientes, como consecuencia de la situación de variabilidad en las cuantías indemnizatorias. Esos problemas han provocado, según las empresas del sector, sensibles aumentos en las primas y finalmente, todo ello se ha traducido en una situación global de pérdidas en la industria, así como en un importante movimiento de salida de empresas.

También se tacha de inconstitucional el baremo por ir contra el art. 15 CE (derecho a la vida e integridad física) y el art. 117.3 sobre función jurisdiccional atribuida a los Jueces y Tribunales. El Tribunal Supremo puso fin a la controversia (STC 181/2000 del 29 de junio) declarando vinculante el Baremo por entender que no se produce vulneración alguna a aquellos artículos. Se declaró inconstitucional solo una parte del Baremo, cual es los factores de corrección en las indemnizaciones por incapacidad temporal para los supuestos que exista culpa relevante del causante del daño (la cual debe ser declarada judicialmente), en cuyo caso no se aplicaría el Baremo. De lo que se concluye que para el caso de muerte o incapacidad permanente el Baremo debe aplicarse siempre, pues el TC se ha pronunciado sólo con relación a la incapacidad temporal.

3.1.4 Exclusiones de cobertura. Derecho de repetición

3.1.4.1. Exclusiones.

Antes de desarrollar este punto, es importante tener presente que EL SOA NO CUBRE CUALQUIER TIPO DE RC SINO SOLO AQUELLA LEGALMENTE ESTABLECIDA. Para ello el RD 7/2001 determina que sólo quedan incluidos en el SOA los supuestos que integran el concepto de HECHO DE LA CIRCULACION (art. 3)²⁷. Es por ello que para que un daño sea indemnizado con cargo al SOA debe ser considerado “hecho de la circulación” según el RD 7/2001. Sin embargo, los casos que se detallarán más abajo como exclusiones entran en lo que el RD 7/2001 determina como HECHO DE LA CIRCULACION, pero el asegurador no debe responder por tratarse de un supuesto de exclusión determinado legalmente.

En España están previstas legislativamente en forma taxativa (es decir no se puede extender a ningún otro caso) los supuestos que quedan fuera de la cobertura del SOA, y por lo tanto la aseguradora no debe responder.

Así según el art. 10 del R.D. 7/2001, únicamente están excluidos del SOA los siguientes daños:

- Aquellos ocasionados por las lesiones o muerte del conductor del vehículo causante del siniestro.
- Aquellos sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas, y por los bienes que sean titulares el tomador,

²⁷ Establece el art. 3 del R.D. 7/2001 que “... A los efectos de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor y el seguro de suscripción obligatoria regulado en este Reglamento, se entienden por hechos de la circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor a que se refiere el artículo anterior, tanto por garajes y aparcamientos, como por vías o terrenos públicos y privados aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, así como por vías o terrenos que sin tener la aptitud sean de uso común...” Luego establece que no se considerarán hechos de la circulación los derivados de la celebración de pruebas deportivas con vehículos a motor, ni los derivados de la realización de tareas industriales o agrícolas por vehículos a motor, salvo que circulen por las vías o terrenos antes mencionados. Por último establece que “Tampoco tendrá la consideración de hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor como instrumento de la comisión de delitos dolosos contra las personas y los bienes. En todo caso, será hecho de la circulación la utilización de un vehículo a motor en cualquiera de las formas descritas en el Código Penal como conducta constitutiva de delito contra la seguridad del tráfico, incluido el supuesto previsto en el art. 383 del dicho Código Penal.

asegurado, propietario, conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores.

- Aquellos que sean ocasionados por un vehículo robado.

Con respecto al primero de los supuestos enumerados en el art. 10 existe una polémica en cuanto a su extensión, es decir el alcance de la referida exclusión. El art. 5 de la Ley 122/1962 establece textualmente que *“La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará a los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado...”*. Atento los términos de este precepto legal, hay una tendencia encabezada por el Dr. Arroyo Fiestas (siguiendo a SOTO NIETO), que sostiene que el mismo debe ser aplicado sólo al conductor del vehículo accidentado y no debe extenderse a los perjudicados por la muerte del conductor quienes, según este autor, deben ser considerados terceros a los fines de poder ser indemnizados por los daños y perjuicios sufridos tras su muerte, al no estar éstos excluidos. A fin de zanjar esta interpretación el R.D. 7/2001 en su art. 10 estableció como exclusión *“todos los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento del conductor del vehículo causante del siniestro...”*. Sin embargo el autor citado, y defendiendo su postura sostiene que lo contenido en dicho decreto es nulo por contradecir una norma de jerarquía superior como es la Ley 122/1962. Dice el Dr. Arroyo Fiestas que *“... propugnamos un concepto amplio de perjudicado, según el cual, los que acrediten perjuicio derivado del fallecimiento del conductor podrán obtener el correspondiente resarcimiento, con cargo al seguro obligatorio, ya que estos perjudicados lo son “iure proprio” y no están expresamente excluidos de la cobertura de aquél... se debe interpretar restrictivamente las limitaciones de cualquier origen...”* Contesta a este argumento MEDINA CRESPO sosteniendo, creo que con acierto, que no se puede hablar en estos casos de terceros perjudicados, pues aunque los causahabientes adquieren los derechos “iure proprio”, tal adquisición se produce por razón de los daños sufridos por la víctima, y esa razón genética les priva de la condición de terceros en relación con la víctima. El TS ha clarificado por fin esta discusión sosteniendo la tesis contraria a la defendida por ARROYO FIESTAS.

Según lo establecido por el art. 11 del RD 7/2001, fuera de estos escasos supuestos que la ley exceptúa a la aseguradora de hacer frente a la indemnización al tercero perjudicado, en todos los restantes la aseguradora deberá hacer frente a la indemnización frente a aquél, teniendo en última instancia el derecho de repetición en los casos que se ven seguidamente.

3.1.4.2. *Derecho de repetición*

Una vez establecidas cuales son las únicas exclusiones que se pueden oponer al damnificado, el mismo decreto reconoce el derecho de repetición de la aseguradora que realizó el pago en determinados supuestos que son:

- Contra el conductor, el propietario del vehículo y el asegurado si los daños causados fueron debidos a la conducción bajo la influencia de

bebidas alcohólicas o de drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas.²⁸

- Contra el conductor, el propietario del vehículo y el asegurado si los daños causados fueron debidos a la conducta dolosa de cualquiera de ellos²⁹
- Contra el tercero responsable de los daños.
- Contra el tomador del seguro o asegurado por causas previstas en la Ley de Contrato de Seguro y en el propio contrato.
- En cualquier otro supuesto que cabría la repetición con acuerdo a las leyes españolas.

Todas estas causales por las cuales el asegurador puede repetir contra las personas mencionadas no son nunca oponibles a la víctima, por lo cual la aseguradora deberá hacer frente a la indemnización al tercero perjudicado.

La acción de repetición³⁰ prescribe por el transcurso del plazo de un año, contado a partir de la fecha en que se efectuó el pago al tercero damnificado. Es criticado este corto plazo por lo exiguo del mismo, considerando algunos autores que quizá hubiese sido preferible el establecimiento del plazo de quince años previsto en el art. 1964 del Código Civil al tenerse presente que se trata de una acción personal y no una verdadera acción indemnizatoria.

Una cuestión que se plantea con respecto a esta acción es la procedencia o no de la condena al pago del interés por demora.³¹ Quienes sostienen la negativa, parten que el derecho de repetición reconocido por la ley a la aseguradora no nace del ilícito culposo por lo cual no le son aplicables dichos intereses, pues la finalidad

²⁸ Se ratifica la jurisprudencia en esta materia y la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas del 28/3/1996

²⁹ En cuanto al seguro voluntario de automóviles, existe discrepancia tanto en doctrina como en jurisprudencia en cuanto a si es posible por parte de la aseguradora el rechazo del siniestro en supuestos de dolo o alcoholemia del conductor del rodado. El TS ha entendido que en estos supuestos y asimismo en todos los riesgos excluidos en la póliza como excepciones oponibles al perjudicado, la aseguradora queda exonerada de la obligación de indemnizar derivada del seguro voluntario, teniendo en cuenta la naturaleza eminentemente contractual de dicho seguro, defendiéndose a ultranza que lo pactado entre las partes tiene fuerza de ley (sin perjuicio de ello y teniendo en cuenta que se trata de un contrato de adhesión se exige que toda cláusula que limite los derechos del asegurado debe ser específicamente aceptada por escrito y asimismo que cumpla con lo dispuesto por el art. 3 LCS). Contraria a esta postura, se entiende que aún en el supuesto del seguro voluntario, la aseguradora no puede oponer a la víctima esta defensa, debiendo hacer frente a la indemnización, pues se cree que permitir tal defensa es hacer caer en el tercero perjudicado las consecuencias de un acontecimiento del cual es totalmente ajeno. Asimismo esta postura se basa en lo dispuesto por el art. 76 de la L.S. en el sentido que este precepto le reconoce al perjudicado un derecho propio y asimismo establece la inmunidad de esta acción.

³⁰ No existe solución unívoca en la doctrina ni en los tribunales en la cuestión relativa al procedimiento adecuado para ventilar la acción de repetición por parte de la aseguradora. Hay quienes entienden que el procedimiento adecuado es el que regula la disp. 1º de la Ley Orgánica 3/1989 del 21 de junio y no el declarativo ordinario que por la cuantía correspondiere (sentencias de la Audiencia Provincial de Cuenca del 19/4/1994 y de la Audiencia Provincial de León, de 18/2/1994, entre otras varias). Por el contrario hay otros que entienden que el procedimiento adecuado es el declarativo ordinario, adecuado a la cuantía de la reclamación, puesto que la acción no se interpone por el perjudicado con ocasión de la circulación de vehículos a motor, sino por la entidad aseguradora que, en base a la obligación contractual, satisfizo la indemnización. No se reclama directamente la indemnización correspondiente a daños personales o materiales ocasionados con motivo de dicha circulación, sino que se ejercitará una acción para repetir unas cantidades que la entidad satisfizo con base al SOA.

³¹ La Ley 30/1995 introdujo una modificación en lo que hace a los intereses por demora al art. 20 de la LCS, sustituyendo el interés legal del 20 por ciento anual por el abono del interés legal del dinero vigente en el momento en que se devengue, incrementado en un 50 por ciento desde la producción del siniestro, pero si transcurrieron dos años el interés no podrá ser inferior al 20 por ciento. Estos intereses no se imponen si las indemnizaciones fuesen satisfechas o consignadas judicialmente dentro de los tres meses siguientes a la fecha de producción del siniestro.

del legislador al imponerlos no fue otra que tutelar el interés de las víctimas de los accidentes de circulación para la consecución de un rápido resarcimiento. Es evidente que aquella razón no existe en el derecho de repetición ejercido por la aseguradora, ergo, no corresponden la aplicación de aquellos intereses. Por el contrario hay quienes sostienen que resulta aplicable aquel recargo penalizador, partiendo de que el asegurador al ejercer su derecho de repetición se subroga en los derechos de la víctima, lo cual lo legitima para reclamar por los intereses agravados previstos en la ley.

El fundamento del reconocimiento de la ley a las aseguradoras del derecho de repetición en los supuestos de dolo se encuentra en el principio del respeto a la moral y al orden público, repugnando a ese principio que una persona pueda asegurarse de las consecuencias de un evento provocado en forma dolosa. “El dolo no es asegurable” es un postulado que se encuentra presente en todas las regulaciones históricas del contrato de seguro³². Existen dos maneras de excluir el dolo, una mediante la exoneración de la compañía frente al tercero perjudicado, la cual no se conjuga con los principios y fundamentos del SOA, cual es dar máxima protección a las víctimas, lo cual conduce a la segunda forma, cual es la de reconocer el derecho de repetición a la aseguradora contra el asegurado una vez que haya satisfecho la indemnización a la víctima. Como se ha visto esta última es la solución adoptada por el legislador español siguiendo lo establecido por las Directivas de la Comunidad.

Es que pese a las discrepancias³³ que ello genera lo que no debe perderse de vista es la función social que cumple el SOA³⁴ como instrumento de tutela de los perjudicados.

Si se exonerara a las aseguradoras de hacer frente a las indemnizaciones en los supuestos que la ley le reconoce el derecho de repetición, se estaría yendo contra el fundamento y fin mismo del SOA, pues como se ha visto, este seguro tiene particularidades propias que lo diferencian de los restantes seguros de responsabilidad civil, por lo cual su objetivo no es ya la protección del patrimonio de los asegurados como en aquellos, sino un medio para proteger a los terceros perjudicados. De ahí que el derecho de repetición se prevea como otra forma de proteger los intereses de estos.

Por lo tanto, creo que está fuera de toda discusión que ninguno de estos supuestos pueden serle oponibles a las víctimas. Sin embargo imponer a las aseguradoras el pago de aquellos sin más resulta injusto por mas solvencia que

³² No sólo cuestiones morales son las que fundamentan este principio, sino también económicas, pues si quedarían cubiertos por la póliza de seguro los siniestros dolosos subirían enormemente el precio de las primas, lo cual expulsaría a los mejores riesgos del mercado, por lo cual la exclusión de la asegurabilidad del dolo termina beneficiando tanto a la compañía como al propio asegurado.

³³ Hay quienes sostienen que en los supuestos de dolo la aseguradora debería poder oponer tal circunstancia al perjudicado debido a que dicha función social del SOA no desfigura la finalidad natural del seguro de protección del patrimonio del asegurado

³⁴ “El seguro obligatorio de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos de motor no constituye tanto un medio de protección del patrimonio del asegurado como un instrumento de tutela de los terceros perjudicados” (duodécimo fundamento de la sentencia de la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo del 29/5/1997)

tengan las mismas. Por ello el legislador ha previsto el “derecho de repetición”, para así resguardar los derechos de las aseguradoras que han debido hacer un pago por supuestos que en principio no les correspondía. Ahora bien, ¿realmente se resguardan los derechos de las aseguradoras?. Creo que tal y como está estructurado el sistema actual, las mismas se ven perjudicadas en la mayoría de los casos.

Ello por cuanto, si bien se ha escrito y dicho mucho sobre este derecho reconocido a las aseguradoras, lo cierto es que todo ello no sale de lo meramente teórico puesto que en la mayoría de los casos resulta de muy difícil prueba para la aseguradora probar los hechos y derecho que hacen a la procedencia de la acción de repetición que le reconoce la ley, por lo cual una vez desembolsado el dinero al perjudicado, le será difícil, cuando no imposible recuperar su dinero. Ello lleva a sostener que más allá de lo establecido legalmente, lo cierto es que en la realidad las aseguradoras son quienes en definitiva terminan solventando el sistema por el cual se intenta dar las mayores cobertura posible a las víctimas de los accidentes de circulación, pues como ya fuera dicho, son muy escasos los supuestos en que podrá repetir lo abonado en concepto de indemnización. Aún en aquellos casos en que resulte procedente no sería de extrañar que el asegurado (o la persona contra la cual se este ejerciendo el derecho de repetición) se haya insolventando haciendo así ilusorio el derecho del asegurador a percibir lo desembolsado al tercero perjudicado.

Creo que si bien es cierto que a los fines de buscar una solución posible a este conflicto debería tenerse siempre presente el fin mismo por el cual nace el SOA, cual es la PROTECCION DE LAS VICTIMAS, no es menos cierto que también deben tenerse presente otros principios del Derecho, de donde surge que la situación de las aseguradoras no es muy justa tampoco. Entre dos “inocentes”(para nombrarlos de algún modo que serian el asegurador y el tercero perjudicado) el legislador ha optado (con acierto a mi criterio) por este último, estableciendo el derecho de repetición a favor del primero para así no ver frustrados sus derechos; sin embargo, creo que se ha quedado a mitad de camino, pues, como fuera dicho, aquel derecho es impracticable en la mayoría de los casos, por lo cual no se resuelve el problema de las aseguradoras que debieron hacer frente a la indemnización.

Es innegable que los fines tuitivos hacia los terceros perjudicados buscados por el Estado se cumplen en prácticamente la mayoría de los casos cumpliéndose así con el Derecho Europeo, pero no es menos cierto que todo el peso de esta protección recae íntegramente sobre las aseguradoras. Se pretende reconocérseles algún derecho mediante el tan hablado “derecho de repetición”, cuando la realidad es, como ya quedara dicho, que aquel derecho es prácticamente impracticable en la mayoría de los casos.

Creo que el Estado como parte interesada en que las víctimas de los accidentes de tránsito no queden nunca sin indemnización (fin último de todas las Directivas de la Comunidad a las cuales debe adherir el derecho español) no debe quedar

pasivo antes esta situación de las aseguradoras, pues si bien es cierto que se ha avanzado mucho en el terreno de los accidentes y actualmente se tiende a dar la máxima protección posible a las víctimas de los accidentes, no es menos cierto que tal protección no debe recaer íntegramente en las aseguradoras.

No creo que deban serle oponibles a las víctimas ninguna de las causales establecidas en la ley (hacerlo implicaría un retroceso), pero creo que se debería dar un paso más y no quedarse en el simple reconocimiento (teórico) del derecho de repetición. Una posible solución podría ser que aquellas aseguradoras que vean frustradas sus expectativas al ejercer su derecho de repetición deberían ser subvencionadas aunque sea en un porcentaje por el Estado a través del Consorcio de Compensación de Seguros y compartir así entre las entidades aseguradoras y el Estado el fin último buscado por éste cual es PROTEGER A LAS VICTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION.

Creo que esto haría más equitativa la situación de las aseguradoras repartiéndose así el peso del sistema de excepciones creado por el legislador entre el Estado (a través del Consorcio) y las empresas aseguradoras y no recayendo exclusivamente sobre estas como sucede en la actualidad.

Podría sostenerse que ello equivaldría al fin del Consorcio por ser imposible cumplir con este cometido al verse peligrada su solvencia; sin embargo, creo que teniendo en cuenta que en definitiva quienes introducen el riesgo en la sociedad al conducir un vehículo a motor son los propios asegurados, resultaría justo que ellos también solventen el sistema, por lo cual se podría establecer un mínimo aumento en las primas, aumento que las aseguradoras deberían destinar al Consorcio para aquellos supuestos que las aseguradoras deban hacer frente a indemnizaciones en los casos que se prevé el derecho de repetición y este derecho no pueda ser ejercido.

La crítica a este sistema sería el encarecimiento de las primas, encarecimiento que estaría respaldado por la necesidad de dar la mayor protección posible a las víctimas de los accidentes sin que ello implique que las aseguradoras deban hacer siempre frente a este fin.

A fin de clarificar un poco la idea, considero importante tener en claro los sujetos intervinientes en el conflicto que se nos plantea y clarificar el conflicto mismo y la solución que se da por el presente trabajo al mismo:

Por un lado tenemos a las VICTIMAS que es indiscutible que no se le pueden oponer ninguna de las causales que hoy se prohíbe oponérselas pues como se ha dicho hacerlo implicaría un retroceso inaceptable además de ir contra el Derecho Europeo. Por lo cual está claro y fuera de discusión que a éstas hay que brindarles la mayor protección posible.

Por otro lado tenemos al ESTADO que es quien dicta las leyes para cumplir con el fin de brindarles a estas víctimas aquella protección y a quien le interesa que esta se cumpla efectivamente.

También tenemos a las ASEGURADORAS que son el eslabón necesario y podríamos sostener indispensable para que efectivamente se de aquella protección por la garantía de solvencia que ofrecen las compañías de seguro.

Por último tenemos a los CONDUCTORES que son los asegurados y a su vez quienes introducen el riesgo en la sociedad de crear potenciales daños a distintas personas mediante la conducción del automóvil.

El CONFLICTO que se plantea es como hacer para que todos los intervinientes estén “contentos” sin perjudicar a ninguno.... Es evidente que ello sería imposible.

El legislador español ha optado (con acierto a mi criterio) en poner en primer plano a las VICTIMAS y darles la mayor protección posible, creando así un sistema en donde se le pueden oponer a las éstas contadas excepciones.

El planteo que hago en el presente trabajo es que el fin loable buscado por el legislador se ha quedado a mitad de camino al hacer recaer solo en 1 de los otros 3 sujetos intervinientes todo el peso del sistema; por eso mi propuesta consiste justamente en que se divida entre los mismos los costes que la tan deseada protección requiere, implementándose un mínimo aumento de primas que sería destinado al Consorcio con el fin que este solvente (aunque sea en un porcentaje) a aquellas compañías de seguro que no han podido ejercer su derecho de repetición. (Cabe aclarar que esta subvención sería para aquellos casos que no se haya podido ejercer el derecho de repetición, lo cual implica que primero el mismo debe ser ejercido y verse frustrado para así poder reclamar esta subvención)

De esta forma, se cerraría el círculo por el cual se intenta dar la mayor protección posible a las víctimas de los accidentes de circulación, no haciendo recaer en las aseguradoras todo el peso del sistema como sucede en la actualidad.

3.1.5. Acción directa contra asegurador

La acción directa se encuentra reconocida en el art. 6 de la Ley 122/1962 respecto del SOA, y respecto del seguro de responsabilidad civil en general en el art. 76 de la LCS.

El fundamento y justificación de esta acción está íntimamente relacionado con la evolución misma del seguro de responsabilidad civil: a medida que el seguro va evolucionando en su concepción, y se aleja de la idea de que el asegurado es quien, en todo caso, tiene que percibir la indemnización debida al tercero por el daño causado, se siente la necesidad de establecer un mecanismo que garantice al perjudicado el cobro de las cantidades a él adeudadas. Así el legislador

³⁵ establece la acción directa cuyo fundamento no es otro que la protección del perjudicado: el perjudicado o sus herederos tienen una acción directa para reclamar la indemnización, con lo que un tercero irrumpe en la esfera contractual y se dirige directamente contra el asegurador. Este mecanismo si bien extraño a la teoría general de las obligaciones y contratos, es introducido por el legislador a fin de proteger a las víctimas de los accidentes de tránsito. ³⁶

Por lo cual, el perjudicado por un accidente de tránsito o en su caso sus herederos tiene acción directa contra la aseguradora, tanto en el proceso penal como en el civil, la cual prescribe al año. Esta acción que ejercita el perjudicado (o sus herederos) no se configura como una acción subrogatoria, sino que el perjudicado – tercero actúa ejerciendo un derecho propio reconocido por ley.

Esta acción que puede oponer el perjudicado contra el asegurador es inmune a las excepciones que puedan corresponder al asegurador contra el asegurado, pudiendo oponer el asegurador solo aquellas causales previstas legislativamente y que han sido referidas *ut supra*.

El derecho del tercero perjudicado contra el asegurador tiene como presupuestos necesarios los dos siguientes:

- 1) Que el asegurado esté válidamente vinculado – mediante un contrato de seguro de responsabilidad civil – con el asegurador al que se reclama el cumplimiento de la obligación resarcitoria y,
- 2) Que haya nacido a cargo del asegurado una obligación de indemnizar al tercero los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato de seguro de cuyas consecuencias sea civilmente responsable el asegurado.

La ausencia de cualquiera de estos dos requisitos dará origen al nacimiento de excepciones impropias oponibles por el asegurador.

Así con relación al primer requisito esta ausencia puede darse por 3 tipos de causas:

- a.- falta de un seguro de responsabilidad civil que ampare el resarcimiento.
- b.- nulidad absoluta por inexistencia de riesgo o previo acontecimiento del siniestro
- c.- extinción del contrato de seguro, supuesto que no abarca los casos en que el contrato vigente tiene suspendidos sus efectos conforme el art. 15 de la LCS.

³⁵ Antes de ello serían los tribunales quienes encarasen la cuestión, abriendo paso a ese derecho propio de la víctima a percibir el cobro de la indemnización directamente del asegurador. La primeras sentencias que se citan son las del 23 de junio de 1930 y 4 de noviembre de 1921

³⁶ “La acción directa frente a la entidad aseguradora busca la más eficaz y expedita protección de los intereses del perjudicado, bastando ello para justificar la ruptura del principio de limita los efectos del contrato de seguro a los propios contratantes” (TS. S. 3 de julio de 1981. Ar. 3135)

Con relación al segundo requisito, la ausencia puede darse por dos causas:

a.- falta de concurrencia de alguno de los requisitos comunes exigibles para el nacimiento de la responsabilidad civil. Esto ocurrirá cuando el tercero no pruebe el hecho causante del daño, la realidad y cuantía del daño sufrido y la relación de causalidad eficiente entre el primero y el segundo.

b.- inimputabilidad de responsabilidad civil a la persona del asegurado

A estas excepciones en sentido impropio oponibles por el asegurador al tercero perjudicado, pueden sumársele otras excepciones en sentido propio también oponibles al tercero perjudicado como ser por ejemplo la culpa exclusiva del perjudicado, la prescripción de la acción que se ejercita, etc.

De todo lo expuesto se concluye que la inmunidad de esta acción directa se refiere a que el asegurador nunca podrá oponer al tercero perjudicado las excepciones que deriven del incumplimiento por parte del tomador o del asegurado de las obligaciones que le incumben en virtud del contrato de seguro de responsabilidad civil.

3.1.6. Consorcio de Compensación de Seguros

Este organismo, es una Entidad Pública empresarial que entre otras importantísimas funciones, en el ámbito del SOA, asume una cobertura subsidiaria³⁷ y en tal sentido el Consorcio indemniza los daños hasta el límite cuantitativo del aseguramiento obligatorio en los siguientes supuestos:

1. Vehículo causante desconocido,³⁸
2. Vehículo causante sin seguro³⁹
3. Vehículo robado⁴⁰
4. Cuando la Entidad aseguradora hubiera sido declarada en quiebra, en suspensión de pagos o se encontrara en situación de insolvencia.

³⁷ Asimismo en lo que a seguro directo se refiere asume la cobertura obligatoria de los vehículos a motor no aceptados por las entidades aseguradoras, así como la de los vehículos a motor del Estado, Comunidades Autónomas, Corporaciones locales y Organismos Públicos que lo soliciten

³⁸ Daños a las personas exclusivamente, por siniestros ocurridos en España, en los que el vehículo causante fuera desconocido. El Consorcio, a petición por escrito del perjudicado, informará a éste de manera motivada sobre su posible intervención en el siniestro, con base a las informaciones proporcionadas por el perjudicado a petición del Consorcio

³⁹ Daños a las personas y en los bienes cuando el vehículo causante, con estacionamiento habitual en España, estuviera sin asegurar. Quedan excluidos de la indemnización del Consorcio los daños a las personas y en los bienes sufridos por quienes ocupasen voluntariamente el vehículo causante del siniestro, conociendo que el mismo no estaba asegurado, siempre que el Consorcio probase que aquéllos conocían tal circunstancia. El Consorcio, a petición por escrito del perjudicado, informará a éste de manera motivada sobre su posible intervención en el siniestro, con base a las informaciones proporcionadas por el perjudicado a petición del Consorcio.

⁴⁰ Daños a las personas y en los bienes cuando el vehículo causante, con estacionamiento habitual en España y estando asegurado, hubiera sido robado (robo y robo de uso según los artículos 237 y 244 del Código Penal). Quedan excluidos de la indemnización del Consorcio los daños a las personas y en los bienes sufridos por quienes ocupasen voluntariamente el vehículo causante del siniestro, conociendo que el mismo había sido robado, siempre que el Consorcio probase que aquéllos conocían tal circunstancia.

El perjudicado de un accidente de tránsito que se encuentre en alguno de los supuestos detallados arriba tiene acción directa contra el Consorcio de Compensación de Seguros, el cual debe abonar la indemnización correspondiente dentro de los 3 meses desde la fecha en que se reclame la satisfacción de la indemnización, caso contrario incurre en mora. El Consorcio no puede condicionar el pago de la indemnización a la prueba por parte del perjudicado de que la persona responsable no puede pagar o se niega a hacerlo.

Además, el Consorcio tiene encomendada, en el marco del SOA, la gestión del Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), a fin de suministrar la información necesaria para que las personas implicadas en un accidente de circulación puedan averiguar, a la mayor brevedad posible, la entidad aseguradora que cubre la responsabilidad civil de cada uno de los vehículos implicados en el accidente y asimismo facilitar el control de la obligación que tiene todo propietario de vehículo a motor con estacionamiento habitual en España de suscribir y mantener en vigor un contrato de seguro que cubra, en los ámbitos y hasta los límites fijados para el aseguramiento de suscripción obligatoria, la responsabilidad civil del conductor, mediante la colaboración entre el Consorcio de Compensación de Seguros y la Dirección Gral. de Tráfico, que podrán cederse entre sí los datos que figuren en sus ficheros automatizados que expresamente prevean esta cesión.

3.2. Argentina

3.2.1. Generalidades

A diferencia de España y pese a la trascendencia del tema y las particularidades que el mismo tiene, en Argentina no existe ninguna ley especial que regule todo lo relativo al SOA.⁴¹ Es por ello que, como se verá en el punto siguiente, el seguro obligatorio de automóviles se rige básicamente por lo dispuesto en la Ley Nacional de Seguros 17.418 y distintas resoluciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación.

El SOA se estableció con bastante más retraso de lo que se ha establecido en España. Primero mediante decreto del Poder Ejecutivo (2254/1992) al aprobarse el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte (dec. 692/92) en donde 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

⁴¹ Existió un proyecto de ley suscripto por los Dres. Halperín, Felix Morando y Stiglitz en 1972 el cual en líneas generales procuraba establecer un régimen de responsabilidad civil amplia, con contadas casuales de exoneración, a cargo de todo propietario o usuario de un automotor, por la muerte o daño corporal ocasionados a terceros “con motivo o en ocasión” del uso o empleo de aquéllos a cubrirse dentro de los topes fijados en el mismo proyecto por un seguro obligatorio de responsabilidad civil por esos riesgos y en subsidio por el Fondo Común de Garantía que también se proyectaba. Dicho proyecto previa la acción directa de los damnificados contra el asegurador del responsable o en su caso contra el Fondo de Garantía, la inoponibilidad por parte de los aseguradores a las víctimas de defensas nacidas del contrato de seguro antes o después del hecho del que surge la responsabilidad, el derecho de las víctimas o sus causahabientes a reclamar una mayor indemnización según las disposiciones del derecho común además de las que les correspondiere conforme a esta ley, etc.. Lamentablemente y por motivos que desconocemos este proyecto nunca fue aprobado perdiéndose una gran oportunidad para que Argentina se encuentre a la altura de las legislaciones más modernas en la materia.

materia.⁴² Luego y en la actualidad se encuentra previsto en la Ley Nacional de Tránsito Nro. 24.449 del año 1995, en un solo artículo.

Establece el art. 68 de la mencionada ley que *“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. 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 realizado en el año previo. ...”*⁴³

Pese a la obligatoriedad establecida, la experiencia de todos los días nos demuestra que la norma no se cumple como sería deseable (a partir del dato cierto de que aproximadamente el 50% del parque automotor circula sin cobertura de seguro hacia tercero), por lo cual las perspectivas de las víctimas de un accidente de tránsito tengan de obtener una adecuada compensación se relativiza sustancialmente.⁴⁴ Es por ello que autores como ABDALA no han dudado en calificar a esta obligatoriedad impuesta como “teórica” ya que *“sólo se limita a imponer la obligación de contratar un seguro sin prever los medios para garantizar el efectivo cumplimiento de ese deber y que los vehículos que no satisfagan esa exigencia, sean retirados de la circulación.”*

Se ve como desde el inicio en Argentina no se cumple con el fin mismo del SOA, pues al imponerse un seguro como obligatorio, la primer medida que se tendría que tomar es poner todos los medios necesarios para que aquella obligatoriedad se cumpla, cosa que no se da en el caso argentino, por lo cual pretender que se proteja a las víctimas resulta ilusorio en este país cuando ya la primer medida de protección a las víctimas (cual es ejercer un estricto sistema de control de la existencia de seguro y sanciones para los supuestos de incumplimiento) no se cumple como es deseado. De nada sirve imponer un seguro como obligatorio si no

⁴² Duramente cuestionado por STIGLITZ RUBEN y STIGLITZ GABRIEL en su libro “Seguro Automotor Obligatorio”, Ab. Perrot, pg. 8 y 9, *“... finalmente existe en la Argentina el seguro obligatorio. Claro que por decreto y, como si fuera natural, con el reiterativo argumento de la necesidad y urgencia... No se tomó en consideración ningún precedente legal nacional ni extranjero. Y lo hay, y muy buenos. Se hizo abstracción de la doctrina y la jurisprudencia en temas clave, como ser la dirección del proceso y los alcances de la delimitación causal subjetiva, ... Pero lo cierto es que nació en, y para la Argentina, el seguro obligatorio... nació enfermo de inconstitucionalidad...”*

⁴³ Se ha señalado que la fórmula empleada por el citado art. 68 *“resulta ambigua y, por ello, deja sin aclarar a qué especie asegurativa se alude, lo que, sobre todo por tratarse de un seguro obligatorio, constituye un aspecto que requeriría mayor precisión a tal punto que crea una suerte de norma en blanco al disponer que tal seguro funcionará de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, y es mas, se omite establecer si se trata de un seguro que cubra solo daños y perjuicios por lesiones o muerte de terceros, o también por daño o destrucción de cosas de dichos terceros. Y nada dice tampoco respecto de si la cobertura tendría límites y cuáles serían estos”* BARBATO, “El seguro obligatorio de automotores establecido por el art. 68 de la Ley de Tránsito 24.449” L.L. 1995 – C- 1019 y ss ros. 2 y 8.

⁴⁴ En Argentina no ocurre como en el caso español en donde existen consecuencias muy disvaliosas para aquel que no cumple con la obligación de contratar un seguro para circular con un automotor, como ser la prohibición de circulación por el territorio, el depósito del vehículo con cargo al propietario mientras no sea concertado el seguro y una importante sanción pecuniaria, sanciones todas que hacen que la obligación de contratar un seguro no se convierta en teórica como sucede en el caso argentino.

se prevén medidas para su cabal cumplimiento y severas penas para el caso de incumplimiento.

Si a eso sumamos que a diferencia de España, donde, existe una gran preocupación por la protección por las víctimas de accidentes de tránsito; en Argentina, por el contrario, existen un sin número de situaciones donde estas víctimas quedan totalmente desprotegidas, como ser por ejemplo los accidentes con autos y/o aseguradores desconocidos⁴⁵; o bien aquellos casos en donde luego de largos años de pleitos la aseguradora del rodado causante del daño que debía hacer frente a la indemnización se declara en liquidación o quiebra⁴⁶; o bien aquellos otros supuestos en donde la aseguradora opone excepciones que según el criterio del juzgado que evalúa la causa pueden o no ser oponibles al damnificado y aún cuando no lo sea lo cierto es que ya el solo hecho de oponerlas ha dilatado en el tiempo el derecho que tiene toda víctima a ser indemnizada de manera inmediata. Esta y otras situaciones más que se dan en la vida diaria hacen que las víctimas de accidentes de tránsito en Argentina se vean imposibilitadas de cobrar las indemnizaciones que les corresponde o bien las mismas lleguen después de mucho tiempo de ocurrido el accidente luego de un largo y costoso proceso judicial.⁴⁷

A continuación se estudiará con más detalle el funcionamiento del sistema del SOA en Argentina mediante una comparativa con el sistema español.

3.2.2. Normativa aplicable

Tal como se ya dicho *ut supra*, a diferencia de España, no existe en Argentina un texto legal que regule todo lo relativo al SOA. El mismo viene impuesto en un solo artículo de La Ley Nacional de Tránsito (art. 68 ley 24.449) y se remite a normas de jerarquía inferior para que establezcan las condiciones para regularlo (resoluciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación)⁴⁸ dejándose innumerables cuestiones sin resolver e incluso hay supuestos que llegan a contradecir abiertamente soluciones de las leyes de fondo.

Así, el SOA se rige por las normas generales contenidas en la Ley de Seguros 17.418 y distintas resoluciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación (Nº 17.878/84 y su modificatoria 17954/84; 21.999/92, 22.058/92 y 22.187/93) que regulan las cláusulas de la póliza uniforme utilizada en la plaza aseguradora

⁴⁵ Cabe adelantar que como se verá más adelante en este trabajo, en Argentina no existe ningún organismo que funcione como Fondo de Garantía en aquellos casos que en España actúa el Consorcio

⁴⁶ En este supuesto podría la víctima accionar contra el Estado por su deficiente control de solvencia de las compañías aseguradoras, responsabilidad que ha sido admitida en algunos precedentes (Cám. Fed. Mar del Plata 03.02.00 "Sorba, Luis c/ Superintendencia de Seguros de la Nación", Rev. De Resp. Civ. Y Seguros. Año II, nº 3, mayo/junio 2.000, pág. 78.).

⁴⁷ Como bien resalta ABDALA en "La necesidad de reformar el sistema de seguros de responsabilidad civil de automotores" LL, 2001 A pg. 892 " *Estos casos en que las víctimas no encuentran satisfacción reparadora son en Argentina aún más graves que en otros países, por las deficiencias de nuestro sistema de seguridad social, y sobre todo, por las carencias y defectos de nuestro sistema de salud, que en muchas ocasiones no ofrece a los damnificados ni siquiera el acceso a las prestaciones médicas y hospitalarias indispensables para atender a las consecuencias inmediatas de un accidente*".

⁴⁸ Tal remisión resulta censurable por tratarse de una delegación excesiva de facultades, dejando librado a una mera resolución administrativa lo que debió ser materia de una ley.

3.2.3. Límites cuantitativos

La resolución de la Superintendencia de Seguros de la Nación N° 22.187 del 3/5/93 limita la cobertura de la responsabilidad civil, luego de un extenso período de aseguramiento sin límites máximos de responsabilidad. En la actualidad el límite máximo otorgado por el SOA es de \$ 3.000.000 por acontecimiento.

Como consecuencia de que en Argentina no existe una ley especial en la materia, no existe aquí una tarificación de los daños como sí existe en España, por lo cual hoy en día se dan diariamente las situaciones en donde dos accidentes con las mismas características pueden llegar a tener indemnizaciones muy dispares según la jurisdicción en la que se traten los mismos e incluso dentro de cada jurisdicción dependiendo en definitiva del tribunal que juzga la causa, y no solo en cuanto a los montos que corresponde indemnizar según cada daño sino asimismo los rubros que son susceptibles de indemnización. Así y solo a modo de ejemplo se pueden citar los distintos criterios jurisprudenciales en cuanto a la procedencia o no de la indemnización de rubros como el daño estético o el psicológico (se discute si son autónomos o no), si el "Valor Vida" debe o no ser indemnizado, etc.; lo cual hace que en más de una oportunidad dos personas que han sufrido los mismos daños perciban indemnizaciones diferentes por haberse ocasionado y juzgado en jurisdicciones diferentes.

Asimismo otro gran problema que trae aparejada en la Argentina de hoy en día la falta de tarificación de los daños es la exorbitancia de las indemnizaciones solicitadas. En efecto, a diario se presentan demandas por daños (y luego sentencias que las admiten) en las que se reclaman sumas que de tan altas, hasta ruborizan.

Esta severa falta de uniformidad en las distintas jurisdicciones judiciales en cuanto a los criterios de procedencia y cuantificación de los daños se ve asimismo reflejado en forma negativa en las primas que luego las aseguradoras cobrarán a la sociedad toda, pues es indudable que este es un problema grave para el mercado asegurador, pues se le hace prácticamente imposible poder predecir cual será en definitiva el monto que deberá abonar por un determinado accidente.

En Argentina ha sido cuestionada por cierta parte de la doctrina la tarificación de los daños, pese a que otro gran sector considera que la misma debe ser aplicable en el ámbito del seguro obligatorio, como lo es el de automotores.

Sin perjuicio de reconocer que en Argentina es caótica la situación actual en este punto, creo que la implementación de un sistema de tarificación de daños por sí solo no cambiaría mucho la situación de las víctimas de accidentes de circulación (quizá hasta todo lo contrario), pues la regulación actual en la materia (o ausencia de ella) no está apta para su implementación. Creo que primero deberían cambiarse muchas otras cosas para luego sí y como un eslabón más de la cadena pensarse la implementación de un sistema de tarificación de los daños como es el Baremo en España. De hecho en España el Baremo aparece una vez que se encontraban consolidadas las bases del derecho de circulación (encauzado

siempre a la protección de las víctimas), derecho que hoy en Argentina no existe, pues como ha quedado dicho, el mismo se remite a normas generales del Código Civil y/o Ley de Seguros, pero no tiene ninguna legislación específica.

Creo que antes de pensar en un sistema de tarificación de daños, primero debería repensarse todo el sistema actual, empezando como ya fuera dicho por tomar medidas tendientes a controlar (y en su caso sancionar) el efectivo cumplimiento de la obligatoriedad del seguro.

3.2.4. Exclusiones de cobertura. Defensas oponibles al tercero damnificado

Al no existir una ley especial que regule todo lo relativo al SOA, no existe en Argentina una norma como en el caso de España, los arts. 10 y 15 del Real decreto 7/2001 que prevean expresamente las exclusiones de cobertura así como las defensas que se le pueden oponer por el asegurador del responsable al damnificado.

En Argentina, **el asegurador puede oponer a la víctima todas las defensas que sean anteriores al siniestro**, encontrándose descartadas las posteriores, como podría ser, por ejemplo, la falta de denuncia del siniestro por parte del asegurado. Así lo establece el propio art. 118 3er. párrafo de la L.S. *“... En este juicio o la ejecución de la sentencia el asegurador no podrá oponer las defensas nacidas después del siniestro...”*

Las defensas oponibles respecto del damnificado son todas aquellas correspondientes a la legitimación pasiva de la aseguradora; es decir, las que son anteriores a la ocurrencia del siniestro y resultantes del contrato de seguro, que demuestra la inexistencia de cobertura o su limitación.

Se puede sostener que en principio todos los supuestos que la ley española le reconoce un derecho de repetición a la aseguradora que NO SON NUNCA oponibles a la víctima, en Argentina es justamente lo contrario, donde la aseguradora podrá oponer estas defensas, dependiendo del criterio del juzgado su procedencia o no

Así por ejemplo se ha aceptado que si la póliza incluía una cláusula por la cual no se indemnizarían los siniestros producidos mientras el vehículo era conducido por personas no habilitadas, lo cual hoy aparece expresamente incluido en las cláusulas 3 y 22-II-g de las “condiciones generales” que fueran aprobadas mediante las resoluciones 17878/54 y 17954/84 de la Superintendencia de Seguros de la Nación⁴⁹, la aseguradora puede válidamente oponerse al pago de la reparación reclamada por el tercero damnificado, si se comprobó que el conductor carecía de registro habilitante.⁵⁰ En estos casos en que se hace lugar a estas defensas las víctimas quedan sin ser indemnizadas por los daños sufridos pues,

⁴⁹ Dentro del capítulo de las exclusiones de cobertura en la póliza uniforme que circula en el mercado se dice textualmente *“... mientras sea conducido por personas que no estén habilitadas para el manejo de esa categoría de vehículo por autoridad competente”*

⁵⁰ SCBA, 2/6/89 “Miño Muggin c/ c/ Doukatas”, LL, 1989-E- 129; ídem “Salguero c/ Daffonchio”, ED, 94-226, entre otros.

como se ha dicho y se verá más adelante, en Argentina no existe un organismo como en España el Consorcio de Compensación de Seguros.

Vemos aquí una importante diferencia con España en donde expresamente se prevé la imposibilidad de oponer a la víctima el hecho de que el conductor carezca de registro habilitante para ello. Otra gran diferencia es que en Argentina, teniendo en cuenta los términos de la póliza uniforme que circula en el mercado aprobada por la Superintendencia de Seguros de la Nación, se excluyen de la cobertura del SOA al cónyuge y los parientes del asegurado o conductor y en caso de tratarse de sociedades titulares del automotor, al cónyuge y los parientes de los directivos de las mismas.

Surge claro que en Argentina la víctima de un accidente de tránsito se ve seriamente perjudicada puesto que luego de sufrir daños por un accidente no solo deberá esperar que el vehículo causante del daño este asegurado (ya hemos dicho que lamentablemente el 50% del parque automotor no cuenta con seguro), sino que aún cuando lo tenga no le sean oponibles algunas de las defensas que pueden llegar a oponerse ya sea por tratarse de causales previstas en el contrato particular o bien por tratarse de exclusiones generales como ser el dolo o culpa grave por ejemplo, por lo cual es innegable que es realmente caótica la situación de las víctimas en Argentina

Ya hace muchos años atrás el Dr. HIGHTON decía que *“... la víctima de un accidente o sus derechohabientes muy probablemente no cobrarán en los casos en que se admita al asegurador tales defensas (refiriéndose a un supuesto de culpa grave) porque son pocos los patrimonio de particulares que alcanzan para tomar a su cargo una indemnización por muerte o lesiones graves. Sin embargo, no hay otra solución dentro de las bases legales y contractuales en las que se desenvuelve actualmente el seguro de responsabilidad civil en nuestro medio”*.⁵¹ En el momento de escribir el Dr. HIGHTON este comentario a un fallo del año 1986 no existía el seguro obligatorio en Argentina. Han pasado muchos años, actualmente rige el seguro obligatorio pero así y todo la situación de las víctimas es igual que hace años atrás, habiéndose perdido la oportunidad de estar a la altura de otras legislaciones del mundo para establecerlo como era deseado.

3.2.4.1. Dolo y Culpa grave del asegurado.⁵²

Esta defensa oponible al damnificado aparece hoy en día en la cláusula 20 de las “condiciones generales” de la póliza tipo, coincidiendo en términos generales con lo dispuesto en el art. 114 de la ley 17418, el cual establece que *“El asegurado no*

⁵¹ Highton Federico “Desprotección actual de las víctimas de accidentes de tránsito. Algo acerca del seguro obligatorio”, J.A.. T. 1986 – IV, pg. 735.

⁵² La culpa grave es una noción equiparable al dolo eventual o a la culpa con representación en materia penal. Presupone indiferencia del agente ante un resultado pernicioso que prevé posible, o bien una temeraria confianza en evitarlo pese a ser objetivamente probable. La culpa grave requiere una total despreocupación del agente en el resultado de su conducta, que linda con el dolo y puede ser asimilada a la culpa con representación. Se diferencia del dolo en que aquí no existe malicia. Se puede decir que la diferencia fundamental entre ambos institutos reside en la intención. El dolo es siempre inasegurable por razones técnicas (desaparecería el elemento de la incertidumbre en el riesgo cubierto) y morales. Por otro lado los casos de dolo, propios del ámbito de la justicia penal, son construcciones del legislador, mientras que los casos de culpa grave, son construcciones de la jurisprudencia y de la doctrina, basados en una casuística.

*tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o por culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad”.*⁵³

La oponibilidad de la culpa grave fue admitida por un plenario de la Cámara Nacional Especial de Apelaciones en lo Civil y Comercial de la Capital Federal⁵⁴ que vino a poner fin a una anterior jurisprudencia contradictoria sobre el tema.

Ello sin perjuicio de que dicha defensa deba ser interpretada en forma restrictiva, ya que, si se extendiese al concepto de casos de mera negligencia o simple descuido, se podría llegar a limitar la garantía del seguro a los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor, lo que quitaría toda funcionalidad al seguro, en especial en la rama dedicada a cubrir la responsabilidad del asegurado.

En la actualidad, predominan en los tribunales argentinos un criterio severo para la calificación de los hechos que configuran culpa grave, pues, en lo esencial, se atiende a la intensidad de la situación de riesgo creada, que origina una evidente probabilidad de siniestros. Así, en la jurisprudencia argentina se ha entendido que las manifestaciones típicas de la culpa grave, en el caso de seguro de automotores, se producen en ocasión de conducir en estado de ebriedad, pero el estado de alcoholización debe ser la causa determinante del accidente, o bien que existe culpa grave de aquel conductor que pretende cruzar las vías del tren con las barreras bajas; o también del conductor que aceleró el vehículo sabiendo que la víctima cruzaba con la finalidad de atemorizarla, realizando una maniobra sumamente riesgosa; o bien dejar un automotor estacionado con el motor encendido y las puertas abiertas, fuera de la órbita de su control inmediato, etc. No se consideró culpa grave la conducción a velocidad superior a la permitida.

La prueba del dolo o culpa grave incumbe al asegurador que invoque su defensa.

En Argentina lo que se alega entre otros fundamentos para sostener la oponibilidad de la culpa grave del asegurado al tercero damnificado es que *“Un principio básico perteneciente al régimen general de los seguros de daños patrimoniales, indica que el asegurador queda liberado si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave”*⁵⁵, perdiendo de vista esta postura que si bien es cierta la existencia de aquel principio, lo cierto es que el SOA ostenta particularidades propias (lo cual hace necesaria su específica regulación) como ser justamente que el fundamento mismo de su nacimiento es la protección de las víctimas, por lo cual aquel principio enunciado debería ceder ante este otro atendiendo a los fines mismos para los cuales fue creado el presente instituto.

Lo que sí es cierto es que atento como está estructurado hoy en día el SOA, el mismo no ampara al tercero damnificado, sino al responsable del daño. La

⁵³ En el buceo de las razones por las que el legislador introdujo la culpa grave, como supuesto de no garantía relativa, es ineludible mencionar la Exposición de motivos: “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 de asegurador para investigar las circunstancias en que se produjo el hecho, etc.”.

⁵⁴ CNEsp.CivyCom. 11/5/82, “Mustafa c/ Nuñez”, LL, 1982-C-323, JA, 1982-III-477, ED, 100-605.

⁵⁵ MEILIJ “Responsabilidad Civil en accidentes de tránsito”, pg. 238, Ed. Jurídica 2003.

obligación principal del asegurador consiste en mantener indemne el patrimonio del asegurado. En efecto, el art. 109 de la L.S establece que la obligación que el asegurador asume en el contrato consiste en *“mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero en razón de la responsabilidad prevista en el contrato”*. Es decir, no se trata de un contrato que mira a la víctima, sino la indemnidad del patrimonio del asegurado. Ello ha llevado a concluir a muchos autores que al decaerse la obligación de cubrir la responsabilidad del asegurado en razón de su culpa grave, cesará en consiguiente la obligación de indemnizar al tercero. Igualmente reitero lo manifestado en el párrafo precedente en cuanto a que estos autores olvidan lo fines mismos para los cuales ha sido creado el SOA. Lo que nunca debe perderse de vista es que el seguro de responsabilidad civil no se agota en la relación jurídica que vincula al asegurado con el asegurador. La razón de ser de ese contrato es la efectiva reparación del daño, por lo cual toda comprensión de este contrato, sin tener en cuenta esa fundamental razón de ser del mismo, conduce a soluciones no aceptables ante la estimativa jurídica. Asimismo y con el fin de rebatir este argumento, no es menos cierto lo manifestado por ABDALA en cuanto a que *“Según la concepción histórica de nuestro derecho, los seguros de responsabilidad civil tienen como principal finalidad la protección de la indemnidad patrimonial del asegurado. ... Sin embargo esta concepción ha perdido a nuestro juicio actualidad y vigencia.. porque significaría aceptar que haya quienes no quieran cubrir ese riesgo en la integridad de su patrimonio... La contratación del seguros sería, entonces, optativa o disponible. Sin embargo la mayoría de las legislaciones (entre las que se encuentra la nuestra) obligan a su aseguramiento. Y si admitiéramos la tesis sostenida por la concepción histórica, tendríamos dificultades en explicar esa obligatoriedad. En efecto, desde que el aseguramiento es obligatorio, el seguro no se “elige” para proteger la indemnidad del patrimonio del asegurado, sino se contrata para satisfacer una obligación legal cuya finalidad es garantizar a las potenciales víctimas de los daños una adecuada alternativa reparatoria...”*

Una cuestión que se suscita en la doctrina y jurisprudencia argentina es el tema de que el texto legal (art. 14 Ley de Seguros 17.418) que determina la exclusión de la cobertura en caso de culpa grave hace mención solo al asegurado, por lo cual se discute que ocurre cuando el siniestro es ocasionado por la culpa grave de otra persona que con permiso del asegurado, conducía el vehículo al producirse el evento dañoso. Así por una parte, a la que adhiero, se sostiene que la culpa grave o dolo deben ser personales del asegurado para eximir al asegurador de la obligación asumida en la póliza, en tanto que si sólo son imputables a otra persona, quien con autorización de aquél, conducía el rodado, la cobertura subsiste frente al tomador.⁵⁶ Por otra parte hay quienes sostienen que atendiendo al contrato que une a las partes (en este sentido es dable destacar que la póliza uniforme utilizada en la plaza asegurador incluye dentro de las exclusiones el dolo o la culpa grave del conductor salvo cuando este último se halle en relación de

⁵⁶ El art. 114 de la LS es una norma relativamente imperativa por lo cual sólo es modificable por convención de partes, cuando lo sea en favor del asegurado. 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 R. y STGLITZ G.A., “Naturaleza de las cláusulas predispuestas. La teoría general del contrato y las soluciones concretas” J.A., 1981-1-57).

dependencia laboral con el asegurado)⁵⁷, salvo que se cuestione la validez de la cláusula, el asegurador puede invocar frente a su asegurado (y consecuentemente al tercero damnificado) la culpa grave del conductor no dependiente en relación laboral. Sobre el particular la Corte Suprema de Justicia de la Nación entiende que la culpa grave excluida debe ser personal, manifestando que el art. 114 de la L.S. es el que específicamente rige el caso, que es una norma modificable sólo en beneficio del asegurado.

Es indudable que la solución dada por la legislación española en cuanto a la inoponibilidad de la culpa grave y dolo del asegurado (o el conductor o propietario en su caso) al damnificado con el consecuente derecho de repetición de la aseguradora contra el responsable del daño, es la que más se ajusta a los principios y fines que rigen al SOA.

3.2.5. Citación en garantía del asegurador

En Argentina no existe, como en España, la acción directa del damnificado frente al asegurador del responsable del hecho.

El art. 118 de la Ley de Seguros establece en su parte pertinente que *“El damnificado puede citar en garantía al asegurador hasta que se reciba la causa a prueba. En tal caso debe interponer la demanda ante el juez del lugar del hecho o del domicilio del asegurador... También el asegurado puede citar en garantía al asegurador en el mismo plazo y con idénticos efectos”*

Una vez que el asegurador es citado a juicio, comparezca o no, la sentencia que oportunamente se dicte también hará cosa juzgada a su respecto y “será ejecutable contra él”. El pago por el asegurador se debe hacer al tercero damnificado y no al asegurado, por lo cual si el asegurador abona la indemnización a este último, dicho pago estará mal hecho y no habrá de liberarlo frente al tercero damnificado.

Con anterioridad a la ley 17.418 la doctrina mayoritaria confería una acción directa al damnificado por el hecho ilícito contra el asegurador del responsable a fin de obtener el resarcimiento del daño en los límites del seguro, en tanto la jurisprudencia de muchos tribunales del país se pronunciaban en cambio por la negativa.

La ley 17.418, en su art. 118 arriba citado, ha establecido bajo la forma de la “citación en garantía” un mecanismo específico para vincular al asegurador al reclamo que formule el tercero damnificado contra el asegurado. Pero la

⁵⁷ La mencionada cláusula establece: *“El asegurador queda liberado, si el asegurado o el conductor... provocan, por acción u omisión, el siniestro dolosamente o con culpa grave... No obstante el asegurador cubre al asegurado por la culpa grave del conductor cuando éste se halle en relación de dependencia laboral a su respecto y siempre que el siniestro ocurra con motivo o en ocasión de esa relación...”*. STIGLITZ considera a esta cláusula nula por dos razones: a) extiende los supuestos previstos legalmente en el art. 114 de la L.S. quien solo menciona al asegurado y b) el art. 114 es una norma relativamente imperativa por imperio de lo dispuesto por el art. 158 de la L.S., por lo que sólo es factible de ser modificada a favor del asegurado. En consecuencia, considera este autor que el tramo viciado debe ser automáticamente sustituido por la norma legal aplicable (art. 114 L.S.) (Stiglitz R. y Stiglitz G.A., “Seguro automotor aobligatorio” Ed. Ab. Perrot, pg. 103).

naturaleza de este vínculo es interpretado diversamente por la doctrina así como por la jurisprudencia.

Así un parte entiende que dicha norma receptó una acción directa del damnificado contra el asegurador del responsable, en tanto que para otra postura la “citación en garantía” configura un instituto distinto con características propias. También está la tesis intermedia que sostiene que estaríamos en presencia de una “acción directa no autónoma”, en tanto requiere como presupuesto legal para su ejercicio la intervención del asegurado. Este rasgo típico se exterioriza en caso de desistimiento de la acción entablada contra el asegurado, ya que en tal supuesto los efectos del acto alcanzan al asegurador.

Lo cierto es que más allá de la postura que se adopte acerca de la verdadera naturaleza de la “citación en garantía”, el perjudicado de un accidente de tránsito no puede accionar directamente contra el asegurador del responsable si previamente no lo ha hecho contra éste, lo cual es indudable que su situación se ve seriamente perjudicada por cuanto al no estar establecida expresamente la acción directa (como en España) se ve dilatado en el tiempo la posibilidad del damnificado de ser indemnizado.

Como bien dice STIGLITZ en su libro “Seguro automotor obligatorio”, (pg. 17) *“Para acordarle a la víctima una protección eficaz, se hace preciso conferir en su favor, una acción directa contra el asegurador del responsable, convirtiéndolo en su acreedor directo. Solo así se logra la efectividad del crédito del damnificado, enlazándolo directamente con el asegurador ... lográndose la finalidad económica-social que caracteriza tal seguro, concebido a favor de la víctima...”*

Además de ello esta acción genera una serie de cuestiones en la práctica que también retrasan el derecho del perjudicado a reclamar los daños y perjuicios sufridos, como ser y solo a modo de ejemplo se cita el supuesto que existiendo sentencia de primera instancia la cual ha sido apelada por la aseguradora pero no por el asegurado: se da la bizarra situación que se describe a continuación: la sentencia quedó firme contra el asegurado por lo cual puede el perjudicado ejecutarla contra él, al iniciar el proceso ejecutivo; obviamente el asegurado (responsable del hecho) cita a su asegurador (quien tiene la obligación de mantener indemne su patrimonio) y este opone la defensa de que contra él no existe aún sentencia firme....o aún otra cuestión: ¿puede apelar el asegurador si no lo ha hecho el asegurado?⁵⁸ ... Conclusión todas estas cuestiones dilatan en el tiempo el derecho del perjudicado a ser indemnizado, cuestiones que no se plantearían de existir acción directa como es el caso de España.

3.2.6. Fondo de Garantía

No existe en Argentina ningún organismo como en España el Consorcio de Compensación de Seguros, por lo cual en aquellos casos en que en España actúa el Consorcio satisfaciendo a las víctimas de las indemnizaciones que les

⁵⁸ Actualmente existe un plenario “Flores c/ Robazza” (CNCiv en pleno, 23/9/91) el cual estableció que “Es apelable por la aseguradora citada en garantía la sentencia consentida por el asegurado”

corresponde, en nuestro país aquellas víctimas quedan desamparadas no teniendo a quien recurrir. Surge palmariamente la desprotección de las víctimas de los accidentes de circulación, máxime teniendo en cuenta todo lo anteriormente expuesto en cuanto a que en Argentina hay muchísimos más supuestos en donde la víctimas se puede llegar a encontrar sin cobertura que los que hay en España.

Sin embargo y sin dejar de reconocer la importancia y necesidad que tiene la existencia de un organismo que funcione como Fondo de Garantía creo con BARBATO que *“... la creación de tal institución resultaría inconveniente, sino impracticable: basta pensar que ese mecanismo debería hacerse cargo de los reclamos que se formulen a las aseguradoras que caigan en liquidación, con lo que, conforme la experiencia actual de nuestro mercado asegurador, se deberían recaudar importes enormes, que difícilmente puedan obtenerse en un sistema sin capitalización previa, haciendo cargar a los usuarios del sistema asegurador los quebrantos de las empresas de seguro que no han sabido gobernar su actividad. Por otra parte, ello provocaría un desmedido encarecimiento de este seguro, lo que resulta contrario a su naturaleza, que persigue la difusión masiva de la cobertura...”*⁵⁹

⁵⁹ BARBATO NICOLAS H. “El Seguro Obligatorio de automotores establecido por el artículo 68 de la ley de tránsito 24.449 (virtudes y defectos”, LL, 1995 C, pg 1024

4. Conclusión

- Surge palmaria la diferencia existente entre ambos sistemas. Se puede sostener que España se encuentra unos pasos más adelante que Argentina en todo lo relativo a la normativa del SOA, lo cual hace que en España exista una mayor protección a las víctimas de los accidentes de circulación que en Argentina.
- Creo que esta diferencia parte de que en España existe todo un sistema especial tendiente a regular la responsabilidad derivada de los accidentes de circulación y el establecimiento del SOA, mientras que en Argentina no existe tal sistema (recordamos que el establecimiento del SOA está establecido en un solo artículo), debiéndose remitir a las normas generales del Código Civil y en su caso a la Ley de Seguros, cuando no a normas de jerarquía inferior como ser la resoluciones de la Superintendencia de Seguros de la Nación. Esto lleva a que en muchos casos no se encuentre una solución específica y adecuada al caso.
- Sería aconsejable para que Argentina empiece a estar a la altura de las legislaciones más modernas, que exista un sistema especial que regule todo lo relativo a la responsabilidad derivada de accidentes de circulación y al establecimiento de su seguro como sucede en el caso español.
- Este sistema que debería regularse en Argentina debería contemplar (al igual que es España) específicamente el tema de la fiscalización de la obligatoriedad del seguro y prever severas penas para todo aquel que conduzca un vehículo sin encontrarse debidamente asegurado. Sin esta primera medida de protección, mal se puede pretender que se proteja a las víctimas de los accidentes de tránsito, pues de nada servirían normas que regulen el SOA imponiendo su obligatoriedad sin que existan medidas que castiguen su incumplimiento. Creo que esta es la primer medida de protección a las víctimas, pues de lo contrario la obligatoriedad del seguro deviene plenamente teórica como sucede actualmente con el caso argentino.
- A diferencia de Argentina y tal como se ha visto, en España existen esta clase de medidas, previéndose consecuencias muy disvaliosas para todo aquel que conduzca sin seguro, por lo cual vemos como desde el inicio ya se protege adecuadamente a las potenciales víctimas de los accidentes de tránsito.
- Mientras que en España existe una protección de las víctimas de los accidentes de tránsito, en Argentina existe una desprotección de las mismas. En España existe un sistema que tiende a ser hermético por donde es casi imposible que se cuele algún supuesto en el cual una

víctima de un accidente de tránsito quede sin indemnizar, cosa que es todo lo contrario en Argentina.

- En lo que al SOA se refiere es evidente la injerencia que ha tenido en todo el sistema español el ingreso de España a la Unión Europea, pues se ha tenido que adaptar toda la regulación existente en la materia a su normativa, la cual como se ha visto, tiende siempre a la máxima PROTECCION DE LAS VICTIMAS. Esta tendencia si bien es reconocida por la doctrina y jurisprudencia argentina, no lo está legislativamente, estando bastante más atrasada en la materia que España.
- Si a esto sumamos que como se ha visto en el desarrollo de este trabajo, la póliza que circula en el mercado permite oponer a la víctima todas aquellas defensas nacidas con anterioridad al siniestro (entrando así el dolo o culpa grave, o también la carencia de registro habilitante del conductor del rodado; defensas todas inoponibles en el caso español) y además que no existe un Fondo de Garantía para indemnizar a las víctimas en aquellos casos, llegamos a la conclusión que la situación de las víctimas en Argentina es caótica; pues las mismas al tener un accidente no sólo deben esperar que el vehículo este asegurado (ya hemos visto que el 50% del parque automotor circula sin seguro), sino que no exista ninguna de las causales oponibles a la misma y aún en el mejor de los casos deberá soportar varios años de pleito judicial para obtener una indemnización y una vez terminado aquél esperar que la aseguradora que debe hacer frente a la indemnización no se encuentre en quiebra o estado de liquidación.
- Creo que se da justamente la situación contraria en España, en donde existe todo un entramado de normas dictadas en pos de las víctimas y en el cual se prevén taxativamente las escasas causales que las aseguradoras pueden oponer a las víctimas.
- Sin embargo, si bien es indiscutible la existencia de tal sistema “pro víctima”, no es menos cierto que prácticamente son las aseguradoras las que subvencionan y soportan todas las cargas que implica el mismo: el seguro es obligatorio y las exclusiones de cobertura son escasas, debiendo las aseguradoras hacer frente a las indemnizaciones en todos aquellos supuestos que no estén incluidos en las escasas causales de exclusión de cobertura.
- Se pretende reconocérsele a las aseguradoras algún derecho mediante el tan hablado “derecho de repetición”, derecho que en la práctica es casi imposible de ser ejercido, por cuanto aún cuando se demuestren todos los extremos para su procedencia (cosa muy difícil ya de por sí), es prácticamente imposible que las aseguradoras puedan repetir contra el

asegurado (o el causante en su caso) por lo cual las aseguradoras terminan pagando por siniestros quedando en una situación "injusta"

- Si bien creo que es loable el fin perseguido por el legislador español (cual es la PROTECCION DE LAS VICTIMAS DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION), creo que el mismo se ha quedado a mitad de camino, pues ha establecido la inoponibilidad a estas víctimas de determinados hechos concediéndole a las aseguradoras el derecho de repetición, derecho que según se ha visto no sale más que del plano meramente teórico, por lo que creo deberían buscarse otras soluciones
- La inoponibilidad del dolo entre otras muchas causales, junto con la insatisfactoria solución que aporta el derecho de repetición dejan al asegurador en una situación de injusta y que por solvente que sea su posición no parece en cualquier caso equitativa. De ahí que deba cuestionarse si el fin loable y comprensible de protección de la víctima deba ser asumido ex gratia por el asegurador o bien, fuera adecuado el planteamiento de mecanismos o soluciones alternativos.
- Es indiscutible que entre los posibles mecanismos o soluciones alternativas se debe continuar otorgándole a las víctimas la mayor protección posible, por lo cual no creo que deban ampliarse las excepciones a éstas oponibles.
- Creo sin embargo que sí debe replantearse la situación de las aseguradoras, pues el Estado (parte interesada en que se otorgue la mayor protección a las víctimas de los accidentes de tránsito) ha hecho recaer todo el peso del sistema en ellas, pues no solo ha acotado las causales de exclusión sino que no ha previsto ningún mecanismo para que las mismas no queden desamparadas antes estos supuestos.
- Considero que el Estado como parte interesada en este conflicto debería ser parte del mismo y soportar junto con las aseguradoras sus consecuencias.
- Por ello propongo que el Estado a través del Consorcio de Compensación de Seguros subvencione a aquellas empresas aseguradoras que han visto frustrados sus derechos al ejercer el derecho de repetición, es decir, primeramente las aseguradoras deberían ejercer el derecho de repetición y una vez que el mismo haya sido inviable, recién ahí entraría en escena el Consorcio mediante esta subvención. (que podría ser íntegra o en un porcentaje)
- Puede sostenerse que tal función del Consorcio implicaría su fin al verse peligrada su solvencia. Sin embargo la solución para ello podría ser un mínimo aumento de primas a los asegurados (que en definitiva son

quienes introducen en la sociedad la actividad riesgosa de conducir un vehículo) que las aseguradoras deberán destinar al Consorcio de Compensación de Seguros para estos supuestos.

- La crítica a este sistema sería el encarecimiento de las primas, encarecimiento que estaría respaldado por la necesidad de dar la mayor protección posible a las víctimas de los accidentes sin que ello implique que las aseguradoras deban hacer siempre frente a este fin.
- Así en cualquiera de los casos que la ley le reconoce a las aseguradoras el derecho de repetición y éste se vea frustrado deberá ser subvencionada en una parte por el Consorcio de Compensación de Seguros, resultando así más justo que el sostén de este sistema hermético recaiga tanto en el Estado, los conductores y en las entidades aseguradoras, sostén que hoy en día, tal y como hemos visto, recae íntegramente sobre las empresas aseguradoras.
- De esta manera no serían las aseguradoras quienes soporten todo el peso de la tan deseada PROTECCION DE LAS VICTIMAS, recayendo el mismo en todas las partes que intervienen en el conflicto que se nos planteara.

5. Bibliografía

- Abdala Martín E., 2000, “El reemplazo de la reparación fundada en la responsabilidad civil por el resarcimiento a cargo de un sistema de seguros como solución a problemática de los daños ocasionados con automotores”, en revista de Responsabilidad Civil y Seguros, La ley, 2000, pg.199
- Abdala Martín E., 2001, “La necesidad de reformar el sistema de seguros de responsabilidad civil de automotores” , L.L., 2001 A, pg. 892
- Alterini Atilio Anibal, 1987, “Contornos actuales de la responsabilidad civil”, Ed. Abeledo Perrot.
- Alterini Atilio, 1997, “La limitación cuantitativa de la responsabilidad civil” Ed. Abeledo Perrot.
- Alterini Atilio, 2000, “Las ideologías en el tratamiento de a limitación cuantitativa de la responsabilidad”, Lecciones y Ensayos, año 2000, Nº 72/73/74
- Alterini, Ameal, Lopez Cabana, 1998, “Derecho de Obligaciones” Ed. Abeledo Perrot.
- Amadeo Jose Luis, 1986, “Culpa grave del asegurado”, LL, 1986 –D, pg. 689.
- Arroyo Fiestas, F.J., 2000, “El perjudicado y el seguro obligatorio. ¿Está excluida la familia del conductor fallecido cuando sea el único interviniente del suceso?” Actualidad Jurídica Aranzadi, núm 455.
- Baillo Morales – Arce Jaime, 2000, “La acción directa en el seguro obligatorio de responsabilidad civil automovilística”. Colección Sutedia Albornotiana, núm. LXXIV, Publicaciones del Real Colegio de España, Bolonia.
- Barbato Nicolas Hector, 1995, “El seguro obligatorio de automotores establecido por el artículo 68 de la ley de tránsito 24.449 (virtudes y defectos)”, LL, 1995 C, pg 1016.
- Blas Simona Olsvaldo, 1990, “Tipificación de los seguros obligatorios de responsabilidad”, L.L., 1990- D, pg. 1029
- Bataller Grau, J. Boquera Matarredonda, J. y Olavaria Iglesia, J. (Coord.), 1999, “El contrato de seguro en la Jurisprudencia del Tribunal Supremo. Tirant lo Blanch, Valencia.
- Bustamante Alsina, Jorge, 1993, “Teoria General de la Responsabilidad Civil” Ed. Abeledo Perrot.
- Daray Hernán, 1987, “Accidentes de Tránsito” Ed. Astrea.
- Forcada Jordi Marcos, 1987, “Cuestiones en torno al rechazo del siniestro por las aseguradoras en supuestos de alcoholemia”, Revista jurídica La Ley 1987 II, pags. 928-935
- Gómez Pomar F., “Coches y accidentes” publicado en www.indret.com
- Gómez Pomar F., “Coches y accidentes II: algunos problemas del seguro de responsabilidad civil del automóvil” publicado en www.indret.com
- Gomez Pomar, F y Arquillo Colet Begoña “Daños dolosos y seguro” publicado en www.indret.com

- Gomez Pomar, F y Arquillo Colet Begoña “Anotaciones al reglamento sobre la responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por real Decreto 7/2001 de 12 de enero” publicado en www.indret.com
- Highton Federico, 1986, “Desprotección actual de las víctimas de accidentes de tránsito. Algo acerca del seguro obligatorio”, J.A.. T. 1986 – IV, pg. 735
- Illescs Rus, A., 2001, “Art.10 Exclusiones”, en De Angulo Rodríguez, L y Camacho de los Ríos J (Dir.) Comentario al reglamento sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor Atelier, Barcelona.
- Lambert-Faivre Yvone, 1987, “La evolución de la responsabilidad civil de una deuda de responsabilidad a un crédito de indemnización” Revue trimestrielle de Droit Civil, Paris 1987-I-1, traducido por Eliana A. Nuñez.
- Mcintosh, D.& Colmes, M. , 1992, “Indemnizaciones por lesiones personales en los países de la C.E.”, Colex.
- Madrigal Martínez-Pereda, M., 1997, “Algunas consideraciones sobre el derecho de repetición de las compañías aseguradoras en el ámbito de la circulación”. Revista Jurídica La Ley, núm. 4367.
- Medina Crespo, M., 1996, “Responsabilidad civil automovilística. De las culpas absueltas a las inocencias condenadas” Comares, Granada.
- Medina Crespo M, 1999, “La valoración civil del daño corporal. Bases para un tratado. Análisis jurídico del sistema incluido en la Ley 30/1995. Doctrina y jurisprudencia.” Tomo I, Dykinson, Madrid.
- Meilij Gustavo, 1991, “Accidentes de tránsito”, Ed. Depalma.
- Meilij Gustavo, 2003, “Responsabilidad Civil en accidentes de tránsito”. Ed. Juridica.
- Mesina de Estrella Gutierrez Graciela, 1989, “Función actual de la responsabilidad civil” en Derecho de daños, ed. La Roca.
- Ortega Montoro Rodrigo, 1998, “La acción directa y la oponibilidad de excepciones por el asegurador en los supuestos de alcoholemia” Revista jurídica La Ley, núm. 4693.
- Morillo Augusto y Stiglitz Rubén, 1992, “El asegurador citado en garantía y su legitimación procesal” en Doctrina Judicial 1992 I, pg. 384
- Perán Ortega, J. , 1998, “La responsabilidad civil y su seguro” Tecnox, Madrid.
- Pintos Ager, J., 2000, “Baremos, seguros y derecho de daños” Instituto Universitario de Derecho y Economía. Universidad Carlos III. Civitas, Madrid.
- Reglero Campos, L.F., 1990, “Accidentes de circulación: responsabilidad civil y seguro.” Centro de Estudios del Seguro, Madrid.
- Revilla Gonzalez José Alberto, 1996, “La acción directa contra el asegurador en el proceso civil”, Ed. Estudios Trinium, Madrid.
- Sánchez caloer, F. (Dir.), Tirado Suárez, FL; Fernández Rozas, J.C. y Tapia Hermida, A.J. 1999, “Ley de Contrato de Seguro, Comentarios a la ley 50/1980, de 8 de octubre y a sus modificaciones”. Aranzadi, Pamplona.
- Saux Edgardo Ignacio “Acerca de una regulación ausente en materia de responsabilidad civil por accidentes de circulación automotriz” Zeus, Colección Jurisprudencia. T. 87.
- Segui Adela “Aspectos relevantes de la responsabilidad civil moderna” 2001, 1er. Premio Concurso Colegio Publico de Abogados de la Capital Federal, Argentina.

- Sierra Andrés, 2004, "Moral Hazard y eficiencia en el seguro de responsabilidad civil", publicado en www.eldial.com el día 22/4/04.
- Stiglitz, Rubén, 1973, "Comentarios sobre el anteproyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor" en en Revista de Derecho de Seguros, Ed. La librería Jurídica, La Plata.
- Stiglitz, Ruben y Stiglitz Gabriel "Seguro Automotor obligatorio", Ed. Ab. Perrot.
- Stiglitz, Ruben y Stiglitz Gabriel 1998, "Contrato con cláusulas predisuestas: su naturaleza contractual" LL, 1988- E, pg. 14.
- Tanzi Silvia "Accidentes de Tránsito" en "Responsabilidad Civil por accidentes" Lopez Cabana Roberto
- Tapia Hermida, A.J., 1999, "Aspectos polémicos del seguro de responsabilidad civil Reflexiones sobre la jurisprudencia reciente" Revista de Derecho Mercantil, núm. 233.1999.
- Trigo represas Felix, 1973, "La responsabilidad civil por el uso de automotores en el proyecto de ley de seguro obligatorio de la misma" en Revista de Derecho de Seguros, Ed. La librería Jurídica, La Plata.
- Trigo Represas Felix – Compagnucci de Caso, 1986, "Responsabilidad Civil por accidentes de automotores", T. I, Ed. Hamurabi.
- Trigo Represas Felix y Compagnucci de Caso Rubén, 1987, "Responsabilidad civil por accidentes de automotores", T. II , Ed. Hammurabi.
- Trigo Represas Felix, 2001, "Seguro de Responsabilidad Civil por el uso de automotores" en Derecho de Seguros, coordinado por Nicolás H. Barbato, Ed Hammurabi.
- Página web. Del Consorcio de Compensación de Seguros www.conorseguros.es
- Wetzler Malbran Alfredo Ricardo "La culpa grave del asegurado y del conductor en el seguro de responsabilidad civil", E.D, T. 98, pg. 103

Lorena Alejandra Libson

Estudios Cursados

1) Abogada - Diploma de Honor - Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, Argentina (1996). Orientación : Derecho Privado.

2) Curso de Postgrado en Derecho de Daños - Universidad Católica Argentina, (2001). Nota Final: 10

Experiencia Laboral

- Profesora auxiliar en la cátedra de Obligaciones Civiles y Comerciales del Dr. Piaggio en la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, Universidad Católica Argentina. 2000/2002
- **Estudio propio** 7/2001 al 7/2002
Especialidad: Asesoramiento de empresas. Redacción de contratos. Derecho de Daños, Derecho de Familia y Sucesiones, Seguros, gestión de juicios de seguros de responsabilidad civil, seguros de vida y recupero de créditos. Juicios ejecutivos. Defensa del Consumidor.
- **Estudio Nicholson y Cano** 5/97 a 7/2001
 - Materia Civil y Comercial en el Fuero Nacional y Federal Civil y Comercial: gestión de juicios de seguros de responsabilidad civil, seguros de vida y recupero de créditos.
 - Materia Laboral: reclamos emergentes de la LCT y de la Ley de Accidentes de Trabajo.
 - Volumen de juicios en que me he desarrollado: superior a 600.
- **Estudio Otero - Cures** 07/93 a 02/97.
Tareas. Procuración. Escritos Judiciales

Actividades Académicas

- Seminario “Nuevas medidas económicas. Distintos aspectos jurídicos” (MASTER GROUP COMPANY. Actualización de Postgrados, Buenos Aires, Argentina, 5 de marzo de 2002)
- Seminario Actualización de Jurisprudencia sobre Seguros de Responsabilidad Civil (LA LEY – agosto – noviembre 1999- Buenos Aires, Argentina)

- Curso “Seguros de Responsabilidad Civil” (FUNDESI - Octubre – 1997, Buenos Aires, Argentina)
- Asistente en el I y II Congreso Internacional de Resolución de Conflictos, organizados por A.I.R.A.D. (Octubre- Noviembre 1994, Buenos Aires, Argentina).

COLECCIÓN “CUADERNOS DE DIRECCIÓN ASEGURADORA”

Master en Dirección de Entidades Aseguradoras y Financieras
Facultad de Economía y Empresa. Universidad de Barcelona
PUBLICACIONES

- 1.- Francisco Abián Rodríguez: “Modelo Global de un Servicio de Prestaciones Vida y su interrelación con Suscripción” 2005/2006
- 2.- Erika Johanna Aguilar Olaya: “Gobierno Corporativo en las Mutualidades de Seguros” 2005/2006
- 3.- Alex Aguyé Casademunt: “La Entidad Multicanal. Elementos clave para la implantación de la Estrategia Multicanal en una entidad aseguradora” 2009/2010
- 4.- José María Alonso-Rodríguez Piedra: “Creación de una plataforma de servicios de siniestros orientada al cliente” 2007/2008
- 5.- Jorge Alvez Jiménez: “innovación y excelencia en retención de clientes” 2009/2010
- 6.- Anna Aragonés Palom: “El Cuadro de Mando Integral en el Entorno de los seguros Multirriesgo” 2008/2009
- 7.- Maribel Avila Ostos: “La tele-suscripción de Riesgos en los Seguros de Vida” 2009/2010
- 8.- Mercé Bascompte Riquelme: “El Seguro de Hogar en España. Análisis y tendencias” 2005/2006
- 9.- Aurelio Beltrán Cortés: “Bancaseguros. Canal Estratégico de crecimiento del sector asegurador” 2010/2011
- 10.- Manuel Blanco Alpuente: “Delimitación temporal de cobertura en el seguro de responsabilidad civil. Las cláusulas claims made” 2008/2009
- 11.- Eduard Blanxart Raventós: “El Gobierno Corporativo y el Seguro D & O” 2004/2005
- 12.- Rubén Bouso López: “El Sector Industrial en España y su respuesta aseguradora: el Multirriesgo Industrial. Protección de la empresa frente a las grandes pérdidas patrimoniales” 2006/2007
- 13.- Kevin van den Boom: “El Mercado Reasegurador (Cedentes, Brokers y Reaseguradores). Nuevas Tendencias y Retos Futuros” 2008/2009
- 14.- Laia Bruno Sazatornil: “L'ètica i la rentabilitat en les companyies asseguradores. Proposta de codi deontològic” 2004/2005
- 15.- María Dolores Caldés LLopis: “Centro Integral de Operaciones Vida” 2007/2008
- 16.- Adolfo Calvo Llorca: “Instrumentos legales para el recobro en el marco del seguro de crédito” 2010/2011
- 17.- Ferran Camprubí Baiges: “La gestión de las inversiones en las entidades aseguradoras. Selección de inversiones” 2010/2011
- 18.- Joan Antoni Carbonell Aregall: “La Gestió Internacional de Sinistres d'Automòbil amb Resultat de Danys Materials” 2003-2004
- 19.- Susana Carmona Llevadot: “Viabilidad de la creación de un sistema de Obra Social en una entidad aseguradora” 2007/2008
- 20.- Sergi Casas del Alcazar: “El Plan de Contingencias en la Empresa de Seguros” 2010/2011
- 21.- Francisco Javier Cortés Martínez: “Análisis Global del Seguro de Decesos” 2003-2004
- 22.- María Carmen Ceña Nogué: “El Seguro de Comunidades y su Gestión” 2009/2010
- 23.- Jordi Cots Paltor: “Control Interno. El auto-control en los Centros de Siniestros de Automóviles” 2007/2008

- 24.- Montserrat Cunillé Salgado: "Los riesgos operacionales en las Entidades Aseguradoras" 2003-2004
- 25.- Ricard Doménech Pagés: "La realidad 2.0. La percepción del cliente, más importante que nunca" 2010/2011
- 26.- Luis Domínguez Martínez: "Formas alternativas para la Cobertura de Riesgos" 2003-2004
- 27.- Marta Escudero Cutal: "Solvencia II. Aplicación práctica en una entidad de Vida" 2007/2008
- 28.- Salvador Esteve Casablancas: "La Dirección de Reaseguro. Manual de Reaseguro" 2005/2006
- 29.- Alvaro de Falguera Gaminde: "Plan Estratégico de una Correduría de Seguros Náuticos" 2004/2005
- 30.- Isabel M^a Fernández García: "Nuevos aires para las Rentas Vitalicias" 2006/2007
- 31.- Eduard Fillet Catarina: "Contratación y Gestión de un Programa Internacional de Seguros" 2009/2010
- 32.- Pablo Follana Murcia: "Métodos de Valoración de una Compañía de Seguros. Modelos Financieros de Proyección y Valoración consistentes" 2004/2005
- 33.- Juan Fuentes Jassé: "El fraude en el seguro del Automóvil" 2007/2008
- 34.- Xavier Gabarró Navarro: ""El Seguro de Protección Jurídica. Una oportunidad de Negocio"" 2009/2010
- 35.- Josep María Galcerá Gombau: "La Responsabilidad Civil del Automóvil y el Daño Corporal. La gestión de siniestros. Adaptación a los cambios legislativos y propuestas de futuro" 2003-2004
- 36.- Luisa García Martínez: "El Carácter tuitivo de la LCS y los sistemas de Defensa del Asegurado. Perspectiva de un Operador de Banca Seguros" 2006/2007
- 37.- Fernando García Giralt: "Control de Gestión en las Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 38.- Jordi García-Muret Ubis: "Dirección de la Sucursal. D. A. F. O." 2006/2007
- 39.- David Giménez Rodríguez: "El seguro de Crédito: Evolución y sus Canales de Distribución" 2008/2009
- 40.- Juan Antonio González Arriete: "Línea de Descuento Asegurada" 2007/2008
- 41.- Miquel Gotés Grau: "Assegurances Agràries a BancaSeguros. Potencial i Sistema de Comercialització" 2010/2011
- 42.- Jesús Gracia León: "Los Centros de Siniestros de Seguros Generales. De Centros Operativos a Centros Resolutivos. De la optimización de recursos a la calidad de servicio" 2006/2007
- 43.- José Antonio Guerra Díez: "Creación de unas Tablas de Mortalidad Dinámicas" 2007/2008
- 44.- Santiago Guerrero Caballero: "La politización de las pensiones en España" 2010/2011
- 45.- Francisco J. Herencia Conde: "El Seguro de Dependencia. Estudio comparativo a nivel internacional y posibilidades de desarrollo en España" 2006/2007
- 46.- Francisco Javier Herrera Ruiz: "Selección de riesgos en el seguro de Salud" 2009/2010
- 47.- Alicia Hoya Hernández: "Impacto del cambio climático en el reaseguro" 2008/2009
- 48.- Jordi Jiménez Baena: "Creación de una Red de Agentes Exclusivos" 2007/2008
- 49.- Oriol Jorba Cartoixà: "La oportunidad aseguradora en el sector de las energías renovables" 2008/2009
- 50.- Anna Juncá Puig: "Una nueva metodología de fidelización en el sector asegurador" 2003/2004
- 51.- Ignacio Lacalle Goría: "El artículo 38 Ley Contrato de Seguro en la Gestión de Siniestros. El procedimiento de peritos" 2004/2005

- 52.- M^a Carmen Lara Ortíz: "Solvencia II. Riesgo de ALM en Vida" 2003/2004
- 53.- Haydée Noemí Lara Téllez: "El nuevo sistema de Pensiones en México" 2004/2005
- 54.- Marta Leiva Costa: "La reforma de pensiones públicas y el impacto que esta modificación supone en la previsión social" 2010/2011
- 55.- Victoria León Rodríguez: "Problemática del aseguramiento de los Jóvenes en la política comercial de las aseguradoras" 2010/2011
- 56.- Pilar Lindín Soriano: "Gestión eficiente de pólizas colectivas de vida" 2003/2004
- 57.- Víctor Lombardero Guamer: "La Dirección Económico Financiera en el Sector Asegurador" 2010/2011
- 58.- Maite López Aladros: "Análisis de los Comercios en España. Composición, Evolución y Oportunidades de negocio para el mercado asegurador" 2008/2009
- 59.- Josep March Arranz: "Los Riesgos Personales de Autónomos y Trabajadores por cuenta propia. Una visión de la oferta aseguradora" 2005/2006
- 60.- Miquel Maresch Camprubí: "Necesidades de organización en las estructuras de distribución por mediadores" 2010/2011
- 61.- José Luis Marín de Alcaraz: "El seguro de impago de alquiler de viviendas" 2007/2008
- 62.- Miguel Ángel Martínez Boix: "Creatividad, innovación y tecnología en la empresa de seguros" 2005/2006
- 63.- Susana Martínez Corveira: "Propuesta de Reforma del Baremo de Autos" 2009/2010
- 64.- Inmaculada Martínez Lozano: "La Tributación en el mundo del seguro" 2008/2009
- 65.- Dolors Melero Montero: "Distribución en bancaseguros: Actuación en productos de empresas y gerencia de riesgos" 2008/2009
- 66.- Josep Mena Font: "La Internalización de la Empresa Española" 2009/2010
- 67.- Angela Milla Molina: "La Gestión de la Previsión Social Complementaria en las Compañías de Seguros. Hacia un nuevo modelo de Gestión" 2004/2005
- 68.- Montserrat Montull Rossón: "Control de entidades aseguradoras" 2004/2005
- 69.- Eugenio Morales González: "Oferta de licuación de patrimonio inmobiliario en España" 2007/2008
- 70.- Lluís Morales Navarro: "Plan de Marketing. División de Bancaseguros" 2003/2004
- 71.- Sonia Moya Fernández: "Creación de un seguro de vida. El éxito de su diseño" 2006/2007
- 72.- Rocio Moya Morón: "Creación y desarrollo de nuevos Modelos de Facturación Electrónica en el Seguro de Salud y ampliación de los modelos existentes" 2008/2009
- 73.- María Eugenia Muguierza Goya: "Bancaseguros. La comercialización de Productos de Seguros No Vida a través de redes bancarias" 2005/2006
- 74.- Ana Isabel Mullor Cabo: "Impacto del Envejecimiento en el Seguro" 2003/2004
- 75.- Estefanía Nicolás Ramos: "Programas Multinacionales de Seguros" 2003/2004
- 76.- Santiago de la Nogal Mesa: "Control interno en las Entidades Aseguradoras" 2005/2006
- 77.- Antonio Nolasco Gutiérrez: "Venta Cruzada. Mediación de Seguros de Riesgo en la Entidad Financiera" 2006/2007
- 78.- Francesc Ocaña Herrera: "Bonus-Malus en seguros de asistencia sanitaria" 2006/2007
- 79.- Antonio Olmos Francino: "El Cuadro de Mando Integral: Perspectiva Presente y Futura" 2004/2005

- 80.- Luis Palacios García: "El Contrato de Prestación de Servicios Logísticos y la Gerencia de Riesgos en Operadores Logísticos" 2004/2005
- 81.- Jaume Paris Martínez: "Segmento Discapacitados. Una oportunidad de Negocio" 2009/2010
- 82.- Martín Pascual San Martín: "El incremento de la Longevidad y sus efectos colaterales" 2004/2005
- 83.- Montserrat Pascual Villacampa: "Proceso de Tarificación en el Seguro del Automóvil. Una perspectiva técnica" 2005/2006
- 84.- Marco Antonio Payo Aguirre: "La Gerencia de Riesgos. Las Compañías Cautivas como alternativa y tendencia en el Risk Management" 2006/2007
- 85.- Patricia Pérez Julián: "Impacto de las nuevas tecnologías en el sector asegurador" 2008/2009
- 86.- María Felicidad Pérez Soro: "La atención telefónica como transmisora de imagen" 2009/2010
- 87.- Marco José Piccirillo: "Ley de Ordenación de la Edificación y Seguro. Garantía Decenal de Daños" 2006/2007
- 88.- Irene Plana Güell: "Sistemas d'Informació Geogràfica en el Sector Assegurador" 2010/2011
- 89.- Sonia Plaza López: "La Ley 15/1999 de Protección de Datos de carácter personal" 2003/2004
- 90.- Pere Pons Pena: "Identificación de Oportunidades comerciales en la Provincia de Tarragona" 2007/2008
- 91.- María Luisa Postigo Díaz: "La Responsabilidad Civil Empresarial por accidentes del trabajo. La Prevención de Riesgos Laborales, una asignatura pendiente" 2006/2007
- 92.- Jordi Pozo Tamarit: "Gerencia de Riesgos de Terminales Marítimas" 2003/2004
- 93.- Francesc Pujol Niñerola: "La Gerencia de Riesgos en los grupos multisectoriales" 2003-2004
- 94.- M^a del Carmen Puyol Rodríguez: "Recursos Humanos. Breve mirada en el sector de Seguros" 2003/2004
- 95.- Antonio Miguel Reina Vidal: "Sistema de Control Interno, Compañía de Vida. Bancaseguros" 2006/2007
- 96.- Marta Rodríguez Carreiras: "Internet en el Sector Asegurador" 2003/2004
- 97.- Juan Carlos Rodríguez García: "Seguro de Asistencia Sanitaria. Análisis del proceso de tramitación de Actos Médicos" 2004/2005
- 98.- Mónica Rodríguez Nogueiras: "La Cobertura de Riesgos Catastróficos en el Mundo y soluciones alternativas en el sector asegurador" 2005/2006
- 99.- Susana Roquet Palma: "Fusiones y Adquisiciones. La integración y su impacto cultural" 2008/2009
- 100.- Santiago Rovira Obradors: "El Servei d'Assegurances. Identificació de les variables clau" 2007/2008
- 101.- Carlos Ruano Espí: "Microseguro. Una oportunidad para todos" 2008/2009
- 102.- Mireia Rubio Cantisano: "El Comercio Electrónico en el sector asegurador" 2009/2010
- 103.- María Elena Ruíz Rodríguez: "Análisis del sistema español de Pensiones. Evolución hacia un modelo europeo de Pensiones único y viabilidad del mismo" 2005/2006
- 104.- Eduardo Ruiz-Cuevas García: "Fases y etapas en el desarrollo de un nuevo producto. El Taller de Productos" 2006/2007
- 105.- Pablo Martín Sáenz de la Pascua: "Solvencia II y Modelos de Solvencia en Latinoamérica. Sistemas de Seguros de Chile, México y Perú" 2005/2006
- 106.- Carlos Sala Farré: "Distribución de seguros. Pasado, presente y tendencias de futuro" 2008/2009

- 107.- Ana Isabel Salguero Matarín: "Quién es quién en el mundo del Plan de Pensiones de Empleo en España" 2006/2007
- 108.- Jorge Sánchez García: "El Riesgo Operacional en los Procesos de Fusión y Adquisición de Entidades Aseguradoras" 2006/2007
- 109.- María Angels Serral Floreta: "El lucro cesante derivado de los daños personales en un accidente de circulación" 2010/2011
- 110.- David Serrano Solano: "Metodología para planificar acciones comerciales mediante el análisis de su impacto en los resultados de una compañía aseguradora de No Vida" 2003/2004
- 111.- Jaume Siberta Durán: "Calidad. Obtención de la Normativa ISO 9000 en un centro de Atención Telefónica" 2003/2004
- 112.- María Jesús Suárez González: "Los Poolings Multinacionales" 2005/2006
- 113.- Miguel Torres Juan: "Los siniestros IBNR y el Seguro de Responsabilidad Civil" 2004/2005
- 114.- Carlos Travé Babiano: "Provisiones Técnicas en Solvencia II. Valoración de las provisiones de siniestros" 2010/2011
- 115.- Rosa Viciano García: "Banca-Seguros. Evolución, regulación y nuevos retos" 2007/2008
- 116.- Ramón Vidal Escobosa: "El baremo de Daños Personales en el Seguro de Automóviles" 2009/2010
- 117.- Tomás Wong-Kit Ching: "Análisis del Reaseguro como mitigador del capital de riesgo" 2008/2009
- 118.- Yibo Xiong: "Estudio del mercado chino de Seguros: La actualidad y la tendencia" 2005/2006
- 119.- Beatriz Bernal Callizo: "Póliza de Servicios Asistenciales" 2003/2004
- 120.- Marta Bové Badell: "Estudio comparativo de evaluación del Riesgo de Incendio en la Industria Química" 2003/2004
- 121.- Ernest Castellón Teixidó: "La edificación. Fases del proceso, riesgos y seguros" 2004/2005
- 122.- Sandra Clusella Giménez: "Gestió d'Actius i Passius. Inmunització Financera" 2004/2005
- 123.- Miquel Crespí Argemí: "El Seguro de Todo Riesgo Construcción" 2005/2006
- 124.- Yolanda Dengra Martínez: "Modelos para la oferta de seguros de Hogar en una Caja de Ahorros" 2007/2008
- 125.- Marta Fernández Ayala: "El futuro del Seguro. Bancaseguros" 2003/2004
- 126.- Antonio Galí Isus: "Inclusión de las Energías Renovables en el sistema Eléctrico Español" 2009/2010
- 127.- Gloria Gorbea Bretones: "El control interno en una entidad aseguradora" 2006/2007
- 128.- Marta Jiménez Rubio: "El procedimiento de tramitación de siniestros de daños materiales de automóvil: análisis, ventajas y desventajas" 2008/2009
- 129.- Lorena Alejandra Libson: "Protección de las víctimas de los accidentes de circulación. Comparación entre el sistema español y el argentino" 2003/2004
- 130.- Mario Manzano Gómez: "La responsabilidad civil por productos defectuosos. Solución aseguradora" 2005/2006
- 131.- Àlvar Martín Botí: "El Ahorro Previsión en España y Europa. Retos y Oportunidades de Futuro" 2006/2007
- 132.- Sergio Martínez Olivé: "Construcción de un modelo de previsión de resultados en una Entidad Aseguradora de Seguros No Vida" 2003/2004

- 133.- Pilar Miracle Vázquez: "Alternativas de implementación de un Departamento de Gestión Global del Riesgo. Aplicado a empresas industriales de mediana dimensión" 2003/2004
- 134.- María José Morales Muñoz: "La Gestión de los Servicios de Asistencia en los Multirriesgo de Hogar" 2007/2008
- 135.- Juan Luis Moreno Pedroso: "El Seguro de Caución. Situación actual y perspectivas" 2003/2004
- 136.- Rosario Isabel Pastrana Gutiérrez: "Creació d'una empresa de serveis socials d'atenció a la dependència de les persones grans enfocada a productes d'assegurances" 2007/2008
- 137.- Joan Prat Rifá: "La Previsió Social Complementaria a l'Empresa" 2003/2004
- 138.- Alberto Sanz Moreno: "Beneficios del Seguro de Protección de Pagos" 2004/2005
- 139.- Judith Safont González: "Efectes de la contaminació i del estils de vida sobre les assegurances de salut i vida" 2009/2010
- 140.- Carles Soldevila Mejías: "Models de gestió en companyies d'assegurances. Outsourcing / Insourcing" 2005/2006
- 141.- Olga Torrente Pascual: "IFRS-19 Retribuciones post-empleo" 2003/2004
- 142.- Annabel Roig Navarro: "La importancia de las mutualidades de previsión social como complementarias al sistema publico" 2009/2010
- 143.- José Angel Ansón Tortosa: "Gerencia de Riesgos en la Empresa española" 2011/2012
- 144.- María Mercedes Bernués Burillo: "El permiso por puntos y su solución aseguradora" 2011/2012
- 145.- Sònia Beulas Boix: "Prevención del blanqueo de capitales en el seguro de vida" 2011/2012
- 146.- Ana Borràs Pons: "Teletrabajo y Recursos Humanos en el sector Asegurador" 2011/2012
- 147.- María Asunción Cabezas Bono: "La gestión del cliente en el sector de bancaseguros" 2011/2012
- 148.- María Carrasco Mora: "Matching Premium. New approach to calculate technical provisions Life insurance companies" 2011/2012
- 149.- Eduard Huguet Palouzie: "Las redes sociales en el Sector Asegurador. Plan social-media. El Community Manager" 2011/2012
- 150.- Laura Monedero Ramírez: "Tratamiento del Riesgo Operacional en los 3 pilares de Solvencia II" 2011/2012
- 151.- Salvador Obregón Gomá: "La Gestión de Intangibles en la Empresa de Seguros" 2011/2012
- 152.- Elisabet Ordóñez Somolinos: "El sistema de control Interno de la Información Financiera en las Entidades Cotizadas" 2011/2012
- 153.- Gemma Ortega Vidal: "La Mediación. Técnica de resolución de conflictos aplicada al Sector Asegurador" 2011/2012
- 154.- Miguel Ángel Pino García: "Seguro de Crédito: Implantación en una aseguradora multirramo" 2011/2012
- 155.- Genevieve Thibault: "The Costumer Experience as a Sorce of Competitive Advantage" 2011/2012
- 156.- Francesc Vidal Bueno: "La Mediación como método alternativo de gestión de conflictos y su aplicación en el ámbito asegurador" 2011/2012
- 157.- Mireia Arenas López: "El Fraude en los Seguros de Asistencia. Asistencia en Carretera, Viaje y Multirriesgo" 2012/2013

- 158.- Lluís Fernández Rabat: "El proyecto de contratos de Seguro-IFRS4. Expectativas y realidades" 2012/2013
- 159.- Josep Ferrer Arilla: "El seguro de decesos. Presente y tendencias de futuro" 2012/2013
- 160.- Alicia García Rodríguez: "El Cuadro de Mando Integral en el Ramo de Defensa Jurídica" 2012/2013
- 161.- David Jarque Solsona: "Nuevos sistemas de suscripción en el negocio de vida. Aplicación en el canal bancaseguros" 2012/2013
- 162.- Kamal Mustafá Gondolbeu: "Estrategias de Expansión en el Sector Asegurador. Matriz de Madurez del Mercado de Seguros Mundial" 2012/2013
- 163.- Jordi Núñez García: "Redes Periciales. Eficacia de la Red y Calidad en el Servicio" 2012/2013
- 164.- Paula Núñez García: "Benchmarking de Autoevaluación del Control en un Centro de Siniestros Diversos" 2012/2013
- 165.- Cristina Riera Asensio: "Agregadores. Nuevo modelo de negocio en el Sector Asegurador" 2012/2013
- 166.- Joan Carles Simón Robles: "Responsabilidad Social Empresarial. Propuesta para el canal de agentes y agencias de una compañía de seguros generalista" 2012/2013
- 167.- Marc Vilardebó Miró: "La política de inversión de las compañías aseguradoras ¿Influirá Solvencia II en la toma de decisiones?" 2012/2013
- 168.- Josep María Bertrán Aranés: "Segmentación de la oferta aseguradora para el sector agrícola en la provincia de Lleida" 2013/2014
- 169.- María Buendía Pérez: "Estrategia: Formulación, implementación, valoración y control" 2013/2014
- 170.- Gabriella Fernández Andrade: "Oportunidades de mejora en el mercado de seguros de Panamá" 2013/2014
- 171.- Alejandro Galcerán Rosal: "El Plan Estratégico de la Mediación: cómo una Entidad Aseguradora puede ayudar a un Mediador a implementar el PEM" 2013/2014
- 172.- Raquel Gómez Fernández: "La Previsión Social Complementaria: una apuesta de futuro" 2013/2014
- 173.- Xoan Jovaní Guiral: "Combinaciones de negocios en entidades aseguradoras: una aproximación práctica" 2013/2014
- 174.- Àlex Lansac Font: "Visión 360 de cliente: desarrollo, gestión y fidelización" 2013/2014
- 175.- Albert Llambrich Moreno: "Distribución: Evolución y retos de futuro: la evolución tecnológica" 2013/2014
- 176.- Montserrat Pastor Ventura: "Gestión de la Red de Mediadores en una Entidad Aseguradora. Presente y futuro de los agentes exclusivos" 2013/2014
- 177.- Javier Portalés Pau: "El impacto de Solvencia II en el área de TI" 2013/2014
- 178.- Jesús Rey Pulido: "El Seguro de Impago de Alquileres: Nuevas Tendencias" 2013/2014
- 179.- Anna Solé Serra: "Del cliente satisfecho al cliente entusiasmado. La experiencia cliente en los seguros de vida" 2013/2014
- 180.- Eva Tejedor Escorihuela: "Implantación de un Programa Internacional de Seguro por una compañía española sin sucursales o filiales propias en el extranjero. Caso práctico: Seguro de Daños Materiales y RC" 2013/2014

