Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Económicas
Biblioteca "Alfredo L. Palacios"

Es seguro de responsabilidad civil en los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos automotores

Bisbini, Athos Gerónimo

1947

Cita APA: Bisbini, A. (1947). Es seguro de responsabilidad civil en los accidentes de tránsito ocasionados por vehículos automotores. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires. Facultad de Ciencias Económicas

Este documento forma parte de la colección de tesis doctorales de la Biblioteca Central "Alfredo L. Palacios". Su utilización debe ser acompañada por la cita bibliográfica con reconocimiento de la fuente.
Fuente: Biblioteca Digital de la Facultad de Ciencias Económicas - Universidad de Buenos Aires

Tesis Doctoral 001501/0497

2326

75073

UNIVERSIDAD DE BUENOS AIRES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO OCASIONADOS POR VEHICULOS AUTOMOTORES.

ATHOS GEROMIMO BISBINI

TRABAJO DE TESIS PRESENTADA PARA OPTAR AL TITULO DE DOCTOR EN CIENCIAS ECONOMICAS.

1 9 4 7

PLAN DE TESIS

I. Evolución doctrinaria del seguro de responsabilidad civil.

II. La responsabilidad en los accidentes de tránsito.

III. Régimen legal y jurisprudencia.

IV. El seguro de responsabilidad civil en la Argentina y Principales países.

V. Antecedentes legislativos sobre su implantación.

VI. Necesidad de implantar el seguro obligatorio; bases y anteproyecto.

CAPITULO I.

EVOLUCION DOCTRINARIA DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El seguro de responsabilidad civil. Definición. Historia de su evolución en la legislación comparada. Breves consideraciones sobre la calificación de la culpa en la antigüedad. Su evolución. Estudio de la culpa por los principales tratadistas. Distintas teorías. Consideración de la culpa en el derecho moderno.

CAPITULO II.

LA RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito. Determinación del siniestro. Su naturaleza jurídica. Tendencia a considerar el accidente como un daño a la sociedad imponiendo su reparación obligatoria. La indemnización del daño causado. Legislación comparada.

CAPITULO III.

REGIMEN LEGAL Y JURISPRUDENCIA.

Estudio del regimen legal en base a las disposiciones del Código Civil y del Código de Comercio. El seguro de responsabilidad civil en accidentes de tránsito en nuestra legislación. Régimen legal. La póliza de seguro, sus disposiciones alcance y cumplimiento. La acción directa del damnificado según nuestra legislación. La jurisprudencia en materia de seguro de responsabilidad civil.

CAPITULO IV.

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA ARGENTINA Y PRINCIPALES PAISES.

Su consideración en nuestro país. Forma de operar y riesgos que cubren. Determinación del siniestro. Primas y reservas en el seguro de responsabilidad civil. El se-

guro colectivo en el transporte de pasajeros. Antecedentes provinciales. Disposiciones dictadas por la Superintendencia de Seguros. El seguro impuesto por la ley 12346 sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor en la legislación comparada.

CAPITULO V.

ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

Antecedentes legislativos sobre el seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor. Proyectos presentados ante la legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Consideraciones sobre los mismos. Proposición presentada al Primer Congreso Nacional de Derecho Comercial celebrado en Buenos Aires del 1º al 7 de abril de 1940.

CAPITULO VI.

NECESIDAD DE IMPLANTAR EL SEGURO OBLIGATORIO; BASES Y ANTEPROYECTO.

El seguro obligatorio de automoviles. Necesidad de su implantación. Objeciones al sistema. Bases para la formulación de un anteproyecto de ley nacional. Proyecto de ley de seguro obligatorio.

BIBLIOTECA

I

El seguro de responsabilidad civil. Definición. Historia de su evolución en la legislación comparada. Breve consideración sobre la calificación de la culpa en la antigüedad. Su evolución. Estudio de la culpa por los principales tratadistas. Distintas teorías. Consideración de la culpa en el derecho moderno.

---o---

El seguro de responsabilidad civil. Definición:

A fin de entrar en el estudio de la materia daremos una definición de lo que se entiende actualmente por "seguro de responsabilidad civil". Así, podría ensayarse una definición, diciendo que es el seguro que tiene por objeto garantizar a una persona de las pérdidas patrimoniales que puede sufrir en virtud de la acción que le ha interpuesto un tercero, exigiéndole el pago de una indemnización, como resultado de la responsabilidad que se le imputa por la ejecución de determinados actos cometidos en perjuicio de ese tercero.

Para Viterbo, el seguro de responsabilidad civil es aquella especie de seguro en el cual el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado el daño patrimonial que este sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil, no penal, en que ha incurrido.

Conforme a las definiciones expresadas, se desprende que el seguro de responsabilidad civil no se hace en favor de un tercero, que lo sería cuando el asegurador quisiera garantizar la indemnización a un tercero eventual y anónimo víctima de la imprudencia, sino que el asegurador lo ejecuta a efectos de cubrirse de las consecuencias de ca-

ráctor civil que se le puedan derivar por el daño causado a otro. Analizándolo en su fondo podría considerarse como un acto de previsión con movil egoista pues lo que se busca cubrir es la indemnización a acordar y que ésta no lesione el propio patrimonio del asegurador.

Historia de su evolución en la legislación comparada.

La antigüedad no conoció el contrato de seguro de responsabilidad civil. No obstante algunas practicas se le acercan mucho.

Así, se puede citar el "Talmud" de Babilonia que contenía disposiciones que obligaban a los asneros reunidos en caravanas a reemplazar entre todos el asno cuya pérdida se producía durante el viaje por causa no imputable al asnero.

Encontramos así un riesgo tomado en común, una especie de seguro mutual.

Más tarde, con el desarrollo del comercio marítimo, encontramos en el "nauticum foenus", o préstamo a la gruesa aventura, una operación de seguro por la cual los armadores se resarcían de las pérdidas ocasionadas por los naufragios.

Pero en estos dos ejemplos no hay nada que se asemeje a una garantía contra la responsabilidad. Hay que dejar pasar varios siglos antes de encontrar los primeros indicios de un seguro de responsabilidad.

La "Eastern Insurance Review", del año 1888 constataba que las reglas marítimas de Oisley, de 1541 hacían mención de una práctica marítima que obligaba a los armadores a garantir la vida de sus patrones contra los riesgos del mar. En caso de muerte ellos debían pagar una suma de dinero a los herederos o acreedores del muerto. En 1601, un tribunal especial se ocupaba en Inglaterra de esta forma de se

guro marítimo.

Asimismo, se cita la indemnización ofrecida para caso de invalidez a los soldados por el gobierno holandés en 1666, después de la guerra con Inglaterra. Esta indemnización no significaba el establecimiento de una renta, sino solamente el pago de una suma única, convenida de antemano, de acuerdo con el grado de invalidez y pagable de una vez por todas. Se podría comparar estas practicas a un seguro tomado por el empleador en favor de sus empleados, en razón de su responsabilidad.

Hacía la misma época, el artículo 28 de la ordenanza de 1681 preveía el caso de baratería del patrón y permitía al armador asegurarse, por una estipulación formal, contra las faltas de su capitán. Este principio ha pasado al artículo 303 del Código de Comercio Francés. Esta vez estamos en presencia de una disposición autorizando el seguro de responsabilidad, contratado por el proponente contra la falta de su gerente. Ella era en efecto practica desde hacía tiempo, pero bajo la forma de una cláusula de exoneración accesoria y formal, inserta en un contrato de seguro marítimo.

Por otra parte en los seguros terrestres, hacía 1717, se habían fundado en París las primeras oficinas de seguro contra incendio, y en 1763, la "Compañía Real de Seguros", se ocupaba del riesgo locativo y del riesgo de recursos del vecino, pero solamente como cláusulas anexas a las operaciones generales de seguros contra los incendios.

Después de la Revolución, hacia 1825, se forman en París las compañías de seguros "L'Autemedon" y "La Seine", convertida en 1830 en "L'Urbaine et la Seine". Estas compa

ñías habían organizado el seguro de responsabilidad contra los accidentes causados a terceros por los caballos y los coches. Esta nueva aplicación del seguro de responsabilidad tuvo su origen en una ordenanza de policía del 23 de agosto de 1921, que obligaba a los cocheros de París a dejar cada día en manos de sus patrones 20 céntimos, tomados de sus salarios, y destinados a formar un depósito constante de 60 francos que aseguraban el pago de las reparaciones de los daños ocasionados a terceros, regularmente constatado y puestos a cargo de los cocheros por los tribunales. Este descuento sobre los salarios constituía una verdadera prima que servía a los cocheros para cubrirse de los riesgos de sus actividades .

Es sobre esta base que el artículo 1º de la póliza de seguros de la compañía "La Urbana et la Seine" ofrecía un seguro de responsabilidad a los propietarios de los caballos y coches.

Si de esta forma la práctica desarrollaba un tipo de seguro nuevo, en cambio, la jurisprudencia se resistía todavía a admitirlo.

El 11 de junio de 1841, el Tribunal de Comercio del Sena reconoció en ocasión de un juicio sobre un accidente provocado por un coche, la validez del seguro de responsabilidad. Pero el 21 de agosto de 1844, el mismo tribunal declaraba la nulidad de este género de contrato: "Ya que si puede ser permitido asegurarse contra los accidentes que puedan ocurrir a un asegurado, es contrario al orden público admitir un seguro para los cuasi-delitos que puedan ser cometidos por el asegurado, o por aquellos a quienes el emplea; resulta una incitación a la incuria y el

tribunal no podría sancionar un contrato de esa naturaleza".

Este juicio podía dejar nulo todo el desarrollo del seguro de responsabilidad.

También la compañía de seguros "L'Automedon", creyó un deber consultar algunas de las personalidades jurídicas de la época, y Pardessus, en nombre de una comisión de la que formaban parte en forma destacada Duvergir, Paillet, Dupin, produjo un informe cuyas conclusiones eran las siguientes:" Es perfectamente lícito la operación de seguro sobre una reparación que es obligada a efectuar, como consecuencia de la responsabilidad emergente del artículo 353 del Código de Comercio, o directamente de su propia imprudencia y de su falta". Esto que Pardessus y la Comisión de juristas sostenía, tenía analogía con el seguro del riesgo locativo, ya admitido por la jurisprudencia.

Esta opinión triunfó y, el 1 de julio de 1845, la Corte de París informaba el juicio precitado, y desde entonces la jurisprudencia no ha puesto en tela de juicio la validez del seguro de responsabilidad. El desarrollo de la industria moderna con sus numerosos accidentes, dió pronto un nuevo impulso al seguro de responsabilidad.

También, en 1861, M. Marestaing fundaba la sociedad "La Préservatrice". Esta Compañía se ocupaba del seguro colectivo, garantizando a los obreros contra los accidentes provocados por sus imprudencias o por un caso fortuito, combinado con un seguro subsidiario de responsabilidad garantizando al jefe de la empresa contra las demandas de sus salarios, por los daños imputables a sus hechos o a sus faltas. Este método de seguro hacía aprovechar al pa-

trón de los beneficios de un seguro gratuito. Generalmente se lo mantenía en secreto, y la compañía se reservaba el derecho de transigir con la víctima. Esta póliza ha perdido importancia más o menos desde 1898.

En 1866, "La Caja Patronal" es autorizada a practicar el seguro contra los accidentes de ferrocarriles, y el mismo año "La Sécurité Generale" explota el seguro ya directa, ya de responsabilidad contra los accidentes de toda naturaleza. En 1868 la ley del 11 de julio instituye la "Caja nacional de seguros contra los accidentes" garantida por el Estado, que se ocupaba ya del seguro del riesgo profesional, definitivamente consagrado más tarde por la ley del 9 de Abril de 1898.

Hacia la misma época, se formaba en Ruan "La Sauvegarde des Travailleurs", sociedad de seguro mutual a cotización fija, garantizando a sus miembros contra la responsabilidad que derivaba de los accidentes producidos en sus establecimientos industriales. Es la primera sociedad que se haya consagrado exclusivamente al seguro de responsabilidad y lo practicase fuera de toda otra forma de seguro.

Desde la ley del 9 de Abril de 1898 (que marca una fecha importante en la práctica del seguro y en la evolución de los principios de la responsabilidad), el contrato del seguro de responsabilidad se va extendiendo de más en más separándose de los otros contratos de seguro, afirmando sus caracteres propios, que la practica hoy admite y reconoce sin discusión.

Las pólizas modernas de las compañías de seguros francesas distinguen bastante claramente el seguro de respon

sabilidad de las otras variedades de seguros. Así la compañía la "Prevoyance", propone separadamente en sus pólizas un seguro de responsabilidad civil en casos de accidentes corporales causados a terceros, otro seguro por los accidentes causados a terceros por los caballos y ciclos del asegurado, otro seguro contra los accidentes causados a los terceros por los automóviles del asegurado, etc.

Otros países, como Alemania y Suiza han reglamentado por leyes especiales el seguro de responsabilidad.

Se remontan los orígenes del seguro de responsabilidad en Alemania, a una practica de los expertadores de Hamburgo que tomaban hacia 1837, una especie de seguro de responsabilidad para las mercaderías que exportaban, especialmente en Bélgica.

El seguro de responsabilidad encuentra un dominio de aplicación mucho más amplio en la industria de los transportes, reglamentados por los artículos 1782/6 del Código Civil Francés y por los arts. 97, 98, 103, y 104 del C. de Comercio, que ponen a cargo del conductor la obligación de velar por la conservación de la cosa, de efectuar el transporte en los tiempos convenidos y de remitir la cosa a su destino.

Sobre el transportador pesa una presunción de falta de acuerdo con los términos del C. Civil no puede aludirse si no probando la fuerza mayor, el vicio propio de la cosa o la falta de cargador.

La responsabilidad del conductor está agravada porque ella reúne al mismo tiempo las características del deposito necesario y de la locatio operarum. (1782 C. Civil).

Toda cláusula de no responsabilidad es nula según la

ley del 17 de marzo de 1905.

El asegurador debe prestar una atención particular al contrato de transporte, al cual se aplica el seguro. El caracter fundamental del contrato de transporte es el de ser consensual y de no presumirse. Si el acuerdo de las voluntades no aparece, no hay responsabilidad a cargo del transportador, si por ejemplo una mercadería es destruída por un incendio antes que los agentes de la compañía ferroviaria tengan conocimiento de su deposito en la sala, la compañía no es responsable (Ruan 10 de Junio de 1918).

Este seguro es contratado generalmente por la duración de un viaje. Pero se puede también asegurar por un período de dos a cinco años. En todos los casos el asegurador debe conocer exactamente el momento del comienzo y fin del viaje único, para poder medir la extensión de su obligación.

La prima dependera de la duración y del recorrido a efectuarse, de la naturaleza de los objetos, del estado bueno o malo del material y en fin de la experiencia del transportador.

Las compañías que aseguran los riesgos corridos por el conductor se ven obligadas a aumentar o disminuir las primas, en razón de la frecuencia de los accidentes, de la competencia del personal, del estado de conservación etc., Y a su vez el transportador cargará al costo del transporte el valor de la prima.

Hay también que distinguir si el valor de las mercaderías es declarado o no en el momento del contrato. Si este valor no es conocido y como él es dificil de establecerse después del accidente, se deberá limitar en este ca-

se la responsabilidad del transportador por una suma fija, como en el caso de los hoteleros.

Aunque el seguro de los transportes terrestres tiene su origen en el seguro marítimo, el abandono de la mercadería practicado en éste, no es admitido en el seguro terrestre.

La cuestión más interesante que aporta la industria del transporte es el del transporte de personas. Hasta 1911, la jurisprudencia ha decidido que los artículos 1782 1784 y siguientes contiene una regla que deriba solamente de la idea del depósito necesario, no alcanzan más a que al transporte de cosas, no debiendo extenderse sus efectos al transporte de personas.

El viajero que quería resarcirse de un accidente sufrido durante un viaje, debía probar la falta del conductor según el art. 1382, constantemente aplicado por la jurisprudencia en materia de accidentes de personas.

Por una resolución de la Cámara Civil del 21 de noviembre de 1911, partiendo de la idea que el contrato de transportes es ante todo un contrato de buena fe y que él importa la obligación para el transportador de conducir la mercadería o el viajero en buen estado a su destino, y que esta obligación resulta del libro de cargas de la compañía de la emisión del boleto y del hecho del viajero de haber tomado un billete para ser transportado ha decidido que el transportador de personas tiene una responsabilidad contractual y que en virtud de los artículos 1147 y 1148 del C. Civil, no puede desligarse de esta responsabilidad sino probando que la inejecución del contrato es debida a causa extraña a él.

Pero desde 1838, la Ley Prusiana sobre ferrocarriles establecia la responsabilidad de las compañias por los accidentes, salvo el caso de fuerza mayor por hecho imputable a la victima. Esta ley se generalisó en todo el Reich por la Ley del imperio del 7 de Julio de 1871. Las responsabilidades que ella creaba han proporcionado a varias compañías de seguros las bases de sus operaciones, tratando al mismo tiempo que el seguro directo contra los accidentes sea el seguro de responsabilidad.

En 1871 comenzaron a funcionar tres sociedades mutuales de seguros (Leipzig, Berlin). En 1872 se funda la primera sociedad anónima a prima fija en Dresden para toda clase de seguros referentes a accidentes y responsabilidades pero desapareció en 1876.

En 1900 los riesgos más diversos eran aceptados por el seguro, y el Código Civil Alemán a su vez extendía de más en más el dominio de la responsabilidad.

Esta nueva forma de seguro atrajo pronto la atención del gran público el ejemplo siguiente es suficiente para demostrar el éxito del seguro de responsabilidad "En 1889 la "Sttugartverein" aseguró contra la responsabilidad 601 propietarios un médico y 102 hoteleros, en 1900 estas cifras pasaban respectivamente a 95.000, 66.000 y 28.000.

En los paises anglo-sajones el desarrollo del seguro de responsabilidad siguió de cerca la evolución del contrato del seguro marítimo al cual este seguro de responsabilidad era a menudo ligado a título de cláusula accesoria.

Con la practica del seguro contra los accidentes, desarrollados sobre todos desde 1850, el seguro de responsa

bilidad tomó una mayor precisión. En Inglaterra, la Railway Assurance Compagnie se ocupaba de los riesgos relativos a los viajes en ferrocarril. Hacia la misma época otra compañía se ocupaba de los otros riesgos (Accidentes del trabajo, etc.).

Breves consideraciones sobre la calificación de la culpa en la antigüedad. Su evolución.

La existencia de un hecho que ocasione un daño a un tercero puede originarse en la imprudencia del mismo, y por consecuencia en la mayor o menor culpabilidad de ese acto.

La calificación de la culpa resulta en consecuencia de una importancia capital pues de su consideración y apreciación pueden surgir las responsabilidades en que haya incurrido el autor de un daño.

Analizaremos a continuación la evolución sufrida en la apreciación de la culpa desde la antigüedad hasta nuestros días, a efectos de precisar su naturaleza jurídica.

La culpa (o imprudencia) antiguamente resultó difícil determinarla y en los pueblos primitivos no podía hablarse de culpa ya que imperaban las pasiones y éstas eran las fuentes del derecho. En principio regía la venganza como solución para el castigo de un daño y así lo vemos reflejado en los códigos antiguos. (Hammurabí Manú) Cód.Chino. Etc.

No se distinguía si el hecho era cometido intencionalmente o nó. La ley de Israel es la primera que establece una clara distinción en los delitos intencionales y los cometidos sin ella.

Recién en Roma aparece en un modo evidente el concepto de la culpa, entendiendo por tal la negligencia o imprudencia.

El concepto de la imprudencia apareció claramente en Roma con la acepción de la palabra culpa en el orden civil.

Existe una definición clara en el Digesto (Capítulo IX título II ley 31).
"Culpam esse quod quum a diligente provideri potuevit, "non esset provisum ant tum denuntiatum esset, quum periculum evitare non posset".

En las legislaciones germana existe una diferencia entre los delitos cometidos con dolo y la imprudencia.

En España, en las Partidas, el concepto de la imprudencia aparece fijado en forma que pocos seguros podrían oponerse ya. Sientan los cimientos del concepto actual.
<u>Estudio de la culpa por los principales tratadistas</u>. <u>Distintas teorías</u>.

Según la escuela clásica que fundó el milanés Beccaria no falta quien diga que la culpa se castiga por excepción de dolo, que es lo normal.

La doctrina clásica considera al dolo como fuente principal de la responsabilidad penal.

Diversos autores proyectan una explicación para justificar, dentro de esta escuela la teoría de la culpa, llegándose hasta considerar que el delincuente por imprudencia es inocente.

Francisco Carrara refuta las teorías expuestas del vicio de la inteligencia, la del castigo por excepción y la de sospecha del dolo.

Define a su juicio la culpa en los siguientes términos: culpa es la omisión voluntaria de diligencia al calcular las consecuencias posibles y previsibles del propio hecho.

Dentro de la doctrina germánica se tiene la teoría sustentada por Franz Von List, quién en su "Tratado de derecho penal" define y fundamenta la culpa en los siguientes términos: "La culpa es la no previsión del resultado previsible en el momento en que tuvo lugar la manifestación de voluntad".

Según este autor el concepto de la culpa requiere tres elementos:

1º) Falta de precaución en la manifestación de voluntad es decir, desprecio del cuidado requerido por el orden jurídico y exigido por el estado de las circunstancias.

2º) Pero a la falta de precaución debe añadirse la falta de previsión, es decir, que debe haber sido posible al agente prever el resultado como efecto del movimiento corporal y reconocer la existencia de los restantes elementos esenciales del hecho.

3º) De este modo se aclara, al mismo tiempo, el contenido material de la culpa, como especie de la culpabilidad. Este consiste en que el autor no ha reconocido siéndole posible hacerlo, la significación antisocial de su acto a causa de su indiferencia frente a las exigencias de la vida social; por tanto, en último término, se presentan las culpas como una falta de sentido.

Otra escuela que considera la culpa es la positivista. Los positivistas se declaran desde luego decididos adversarios de las teorías de la voluntad y la posibilidad en lo referente a delitos culposos. Uno de los principales postulados de dicha escuela es que ningún daño debe quedar sin indemnización.

Entre sus sostenedores se encuentra Alfredo Angiolini,

quien, ha estudiado en sus mayores detalles esta teoría. Como resumen establece tres categorías de delincuentes culposos: 1º delincuentes por culpa, en los cuales es consciente la causa inmediata y que han previsto el efecto lamentable. 2a. delincuentes por culpa en los cuales no es consciente la causa inmediata y por consiguiente, tampoco el efecto. 3a. delincuentes por culpa, en las cuales es consciente la causa inmediata, pero no es consciente el efecto.

Consideración de la culpa en el derecho moderno.

Las modernas teorías sobre la culpa se inclinan por el agravio y la noción de la falta se va dejando paulatinamente.

En la culpa, la influencia de la corriente de restringir cada vez más, la libertad individual, es bien patente. El principio básico de que para existir responsabilidad debía existir falta, hoy apenas si se aplica en ciertas ramas de la actividad humana. El caso por excelencia es el del accidente del trabajo, ya que actualmente la preocupación técnica es que exista el daño. De ahí la teoría del agravio objetivo.

El daño en sí vuelve a adquirir un predominio formidable, es una perturbación social y a repararlo se tiende por todos los medios posibles.

En Francia es donde la jurisprudencia ha sido más clara. Empezó la campaña contra los autos, a principios del siglo y contra los mismos se publicaron infinidad de artículos pidiendo garantías para los atropelladores.

Comenzó a interesar el problema de la circulación y ya en 14/VIII/903 se publicó una ley llamada Motor-car-Act reglamentándola en Inglaterra. En Dinamarca apareció una

ley en 30/VIII/966 regulando la responsabilidad civil.

Empezaba a preocupar a la teoría que medios podrían adoptarse para garantizar la reparación a los atropellados y disminuir el número de atropellados.

En 1948 en Francia ya se preveía la instalación de un seguro obligatorio o bien la creación de un fondo de garantía que se nutriría con contribuciones de los propietarios de automóviles imponiéndose una tasa mínima y otras tasas proporcionales a la fuerza de cada coche. Se criticó tal medida por los abusos que podía originar.

En Francia por sentencia de la Sala Civil de la Cámara de Casación en una sentencia dada el 29/VII/24 se estableció que el conductor debía probar la imprudencia de la víctima o el caso fortuito.

El fundamento de esta sentencia no era jurídico pues el hecho de que hubieran aumentado los accidentes no puede ser motivo de que un texto se interprete en uno u otro sentido.

Las discusiones doctrinarias siguieron.

Como resumen en Francia la trayectoria seguida por la jurisprudencia se ha dirigido a conseguir el castigo de las imprudencias aun pasando por encima de los preceptos claros y tasativos de la ley.

La finalidad, al reprimir los abusos de los atropellos reiterados los ha hecho interpretar caprichosamente un precepto de la ley, para lograr la reversión de la prueba, es decir, para hacer caer sobre el conductor la presunción de culpa, con la cual la carga de la prueba le incumbe a él.

Este criterio se ha aceptado en una de las modernas leyes que regulan esta materia: la ley federal suiza del

15/3/932 sobre vehículos automóviles y bicicletas. Esta ley es un verdadero modelo en cuanto a la previsión de los posibles casos y a dar las normas más justas para cada uno de ellos.

Pero esta ley es de un rigorismo extremo, no sólo ha de probar el caso fortuito o la falta del perjudicado sino que esta ha de ser grave y el conductor no haber cometido falta alguna.

En general de las distintas legislaciones se aplican severas penas a los conductores cuando provocan accidente de tránsito.

-----o-----

II.

RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito. Determinación del siniestro. Su naturaleza jurídica. Tendencia a considerar el accidente como un daño a la sociedad imponiendo su reparación obligatoria. La indemnización del daño causado. Legislación comparada.

---o---

La responsabilidad civil en los accidentes de tránsito.

Donde el seguro de responsabilidad civil encuentra un terreno propicio, consentido y favorecido por sér el campo en que domina el principio del riesgo creado y de la responsabilidad sin culpa, al menos en su forma atenuada de responsabilidad por culpa presunta, es en general, dentro de los accidentes producidos en los tiempos modernos por el automovilismo.

El accidente de automovil es un hecho en la actualidad tan corriente que ha podido llegarse a decir de nuestra época que es la de los accidentes automovilísticos. Es un hecho repetido dolorosamente día tras día, como puede apreciarse con una simple ojeada a la prensa diaria. En las grandes ciudades es un tanto por ciento excesivo el de las víctimas ocasionadas por los accidentes del automovil.

Considerado en sí el accidente hay que admitir el supuesto de que tiene una sola causa: la imprudencia. No puede darse voluntad dañosa.

A fin de mitigar las consecuencias que derivan de esos accidentes vemos surgir en este campo el seguro contra la responsabilidad civil, que se inicia ya en el año 1825, pa

ra el transporte a caballo.

Es en este año cuando la Sociedad Automedori de París asegura por primera vez y como accesorio del seguro contra los accidentes, a los propietarios de caballos y carruajes, contra la responsabilidad civil que se deriva del uso o de la simple propiedad de los mismos.

En Francia por obra de Marestaing en 1861 nace el seguro de la responsabilidad derivada de los riesgos de la industria en forma de seguro de los accidentes y contra la responsabilidad civil. En este campo más adelante se reemplaza por el seguro contra los accidentes.

En Alemania ha sido la ley de 1871 referente a la responsabilidad de las compañías que explotan líneas ferroviarias, la que ha dado nacimiento, como rama autónoma, al seguro de la responsabilidad civil.

El automovilismo, donde domina el principio de la culpa presunta, da la mayor importancia a este tipo de seguro, de suerte que hoy la mayor parte de las pólizas que ha dicho tipo pertenecen, se refieren a este riesgo. Es ahí, donde el seguro contra la responsabilidad civil, del ramo segundario del seguro contra los incendios o contra los accidentes que era al principio, se ha convertido en ramo principal y autónomo; uno de los más practicados del seguro.

Son pocos los automotores que circulan sin que el propietario de ellos haya tomado la precaución de ponerse a cubierto de las consecuencias de la responsabilidad presunta que sobre él pesa en el caso de producirse un accidente y de la cual es difícil liberarse en la práctica.

En el campo de los transportes y del turismo aéreo el

seguro contra la responsabilidad civil sigue paso a paso el progreso que todos los días hace esta nueva actividad humana.

Paulativamente liberado del obstáculo que constituía el principio según el cual el asegurador no respondía por la culpa del asegurado y siempre más favorecido por los progresos de la técnica que aumenta cada día más el número de los casos en que el legislador se ve constreñido a sancionar responsabilidades por culpa presunta y por lo tanto, en los cuales es mayormente sentida la necesidad de garantizarse contra las graves consecuencias que puede producir una actividad nociva, aun cuando inculpable; el seguro de la responsabilidad civil se encamina a convertirse, sino en el más importante, en uno de los más extendidos ramos del seguro.

Podría definirse el seguro contra responsabilidad civil de los automovilistas ,como aquel que garantiza al propietario de un automotor contra las consecuencias civiles de accidentes corporales o materiales sufridos por terceros.

Esta forma de seguro, como su nombre lo indica, no ampara la responsabilidad criminal en que pueda incurrir el estipulante, la que se halla sometida a reglas de orden público y por tanto escapan al mismo. Las compañías no eximen al asegurado de la pena corporal o de inhabilitación para la conducción de vehículos que se le pueda imponer, como tampoco asume la responsabilidad por el pago de multas de que puede ser pasible en el fuero criminal.

En la actualidad el seguro de responsabilidad civil en los accidentes de tránsito comprende las indemnizaciones pecuniarias que, con arreglo a las leyes vigentes, el ase-

gurado viniere obligado a satisfacer como civilmente responsable de daños corporales y materiales causados a terceras personas y cosas transportadas, a menos de pagar una prima especial que los incluya. El conductor ya sea chofer o propietario queda siempre excluído.

También se comprenden en el seguro los gastos y honorarios judiciales en la proporción y en los casos determinados por las condiciones generales de la póliza.

Determinación del siniestro. Su naturaleza jurídica.

Dentro del ramo automovilístico y como consecuencia de los hechos ocasionados por vehículos automotores, resulta de lo más complejo la determinación del siniestro, en razón de que su existencia puede surgir de diversas circunstancias.

Así cuando está asegurado el propietario del automovil como tal, tenemos un seguro del tipo analizado en el punto anterior o en todo idéntico al del propietario de unanimal. Cuando está asegurado el conductor, tenemos un seguro similar al que contempla la actividad del médico o del arquitecto, salvo que para el conductor la actividad automovilística puede no constituir una profesión. De costumbre, este seguro se practica con referencia a una determinada máquina y en ese se asemeja, aunque sin confundirse, el precedente, ya que se encuentra determinada la cosa que debe provocar el suceso.

A veces el seguro de la responsabilidad automovilística está relacionado con el seguro a favor de terceros cuando el propietario de la máquina, además de asegurar como tal su propia responsabilidad, asegura también la responsabilidad de cualquiera otra persona a la cual se le ocurra con-

fiar el manejo de su propio coche.

En el seguro contra la responsabilidad civil en el automovilismo se pueden considerar distintas situaciones. Que el suceso se produzca como consecuencia de un choque entre el automovil del asegurado y el de un tercero, o sin colisión por una falsa maniobra del asegurado que compelle al tercero a salirse del camino, que el automovil del tercero explote o se haga pedazos, son cosas todas ellas que no tienen importancia para el seguro contra la responsabilidad civil que cubre sin distinción de causa particular, todos estos sucesos en sus consecuencias de responsabilidad.

En lo que respecta al monto del seguro suelen establecerse cláusulas adicionadas respecto a la exclusión del seguro en los daños insignificantes o los inferiores a un determinado monto, o bien sea la limitación que deja a cargo del asegurado un porcentaje del daño consiguiente al siniestro. El fin de la primer limitación es evitar un procedimiento de liquidación cuyo costo pueda superar a la cuantía del siniestro. La otra franquicia tiene a veces el fin de no quitar al asegurado todo interés económico en evitar el siniestro. Con respecto al suceso que provoca el siniestro. Existen distintas teorías que lo caracterizan:

1º) La teoría según la cual el siniestro está constituído por el pedido del tercero.

2º) La teoría según la cual el siniestro se produce solamente cuando el asegurado ha pagado.

3º) La teoría según la cual el siniestro se produce cuando la deuda del asegurado es líquida y exigible.

4º) Aquella que alude a la realización del suceso dañoso.

5º) Tardía producción del daño.

En el seguro de responsabilidad civil, como en todos los seguros contra los daños el siniestro no debe ser voluntariamente provocado por el asegurador.

Las cláusulas confieren al asegurador la facultad de tratar con el tercero y de dirigir el litigio y las pólizas suelen reservar al asegurador, bien sea la liquidación del daño, puesto que dicho asegurado, dada la existencia del seguro, no tiene un especial interés, en que el daño se liquide del mejor modo y con la máxima economía.

Antiguamente las pólizas prohibían al asegurado revelar el nombre y la existencia del seguro.

<u>Tendencia a considerar el accidente como un daño a la sociedad, imponiendo su reparación obligatoria.</u>

En los tiempos actuales se está delineando una evolución en el sentido de considerar el accidente como un daño de proyecciones sociales que debe ser reparado en todos los casos. A tal fin se transformaría el seguro contra la responsabilidad civil en los accidentes producidos por vehículos automotores, en un seguro obligatorio a favor de terceros.

Esto lo sitúa en la condición de los seguros obligatorios contra los accidentes del trabajo, y en general de los seguros sociales contra la invalidez, desocupación,etc.

La tendencia del actual seguro de la responsabilidad civil, que es propiamente un seguro, es a transformarse aproximándose a los seguros sociales, sean estos o no instituciones de puro derecho público.

La característica del seguro social es ser obligatorio en el sentido de que el posible responsable tiene forzosamente que proveerse de él. Tal seguro se concierta y esa

es la segunda característica a favor de la posible víctima del accidente. El costo grava en parte de posible responsable.

Halperin Isaac): Afirma que el problema de la acción directa no sólo ofrece importancia teórica sino también práctica, porque la aplicación de tal norma hará más efectiva la indemnización de la víctima permitiendo encontrar un remedio a la pérdida temporal o definitiva de la capacidad de quién atendía el sustento familiar. Hechos estos que repercuten intensamente en el medio social, con proyecciones insospechables, pues evitan las situaciones extremas de miserias en la secuela ordinaria de otros males aun más graves, y alivia al Estado de la pesada carga de asistencia social. Indudablemente el sólo otorgamiento de una acción directa a la víctima del daño no importa solución de tales problemas sociales. Pero si cabe afirmar que un régimen de responsabilidad civil del propietario o usuario de vehículos, con su complemento necesario de seguro obligatorio de la responsabilidad civil, o Caja de Garantía servida por el Estado, pueden ser soluciones adecuadas de tan arduo problema.

Ahora el seguro de la responsabilidad civil va entrando por dicho camino, esto es, tiende a hacerse obligatorio, y no pudiendo ser llamados a contribuir los terceros posibles víctimas, porque no pertenecen a una clase determinada como en el seguro social, propende naturalmente a transformarse en un seguro a favor de terceros.

El motivo de la tendencia a esta transformación que por ahora solo se manifiesta en el campo automovilístico, no precisa en particular explicación. Se comprende consideran

de que mientras lo que preocupa al particular es garantizarse contra la presencia de una deuda onerosa, lo que preocupa al legislador es que la víctima de un accidente encuentre reparación en el patrimonio del responsable. Y precisamente esa preocupación opuesta es la que está determinando la citada transformación.

Así parece lo más natural que se deba llegar a imponer al automovilista, como se hace ya en otros países (Ley suiza del 15/3/932), el asegurarse contra la responsabilidad civil, en forma obligatoria.

La indemnización del daño causado. Legislación comparada.

La evolución de los medios de transportes mecánicos, sobre todo en lo que se refiere al automovilismo, ha creado un problema desconocido para nuestros antepasados, haciéndose necesaria la intervención del legislador para que la persona damnificada por los accidentes de automóviles sea completa y debidamente reparado sin depender de la diversa situación económica del causante del hecho ya que la posesión del automovil no siempre es índice de solvencia material.

Con tal objeto garantir la reparación debida a las víctimas se han propuesto por los juristas varios procedimientos tutelares, algunos de los cuales ya han sido puestos en práctica con éxito en diversos países. Estos son:

1º) El de la caución.

2º) El de la creación de un fondo de garantía autónomo.

3º) El del privilegio sobre la máquina causante del daño.

4º) El de la aseguración obligatoria.

El primer sistema, es de la caución, rige en Noruega por ley del 20/2/26, cuyo artículo 11 dispone:" una garan-

tía para el pago de los daños e intereses que la circulación de un automovil pueda ocasionar deberá ser depositada en la autoridad policial competente antes que el permiso de circulación le sea librado. Esta garantía debe ser aprobada por la policía.

No ha sido aceptado dentro de la práctica de este seguro por el inconveniente que se presenta la inmovilización de fondos.

No rige en ningún otro país. Sólo algunos. Inglaterra, Luxemburgo y Checoeslovaquia lo adoptaron alternativamente con el sistema de aseguración obligatoria. Noruega también aceptó el Seguro Obligatorio con posterioridad por ley del 25/6/35.

El segundo sistema tampoco ha tenido aceptación dentro de la doctrina. Por el, la ley concede un derecho de preferencia sobre el automóvil causante del siniestro hasta cubrir su crédito por los daños y perjuicios, aun con posibilidad sobre los acreedores privilegiados.

Lo admite Grecia: art. 10 de la ley dice: "La persona lesionada tiene sobre el automovil que ha ocasionado el daño, un derecho de prenda en garantía de la responsabilidad derivante de la presente ley; este derecho de prenda es más fuerte que todo privilegio.".

Igualmente no resulta aceptable por cuanto muchas veces el que ha producido el accidente no es el dueño del vehículo. El tercer sistema, la constitución de un fondo de garantía autónomo, fué propuesto como proyecto de ley en Francia.

Según ese sistema se crea un fondo de garantía administrado por un organismo autónomo con personalidad jurídica

y son el objeto de indemnizar al damnificado que no haya obtenido la reparación debida del culpable, o de un asegurador, es decir, que el fondo de garantía interviene unicamente en favor de las víctimas de automovilistas insolventes y no asegurados. Esta caja es costeada por contribución de los que no hubieren hecho seguro, deduciendo un tanto por ciento de las primas pagadas por los aseguradores. Según los proyectos citados la acción del damnificado deberá ser invocada directamente contra el "fondo de garantía", el que deberá abonar la indemnización debida, quedando naturalmente a salvo sus derechos contra el responsable civil o la compañía de seguros en el supuesto de que tal contrato existiere.

Esta solución resulta injusta ya que obliga a los automovilistas cautos y asegurados a pagar dos veces en beneficio de los imprudentes pues la prima de aquellos aumentará en proporción al número de éstos. Por ello se ha procurado salvar el inconveniente establecido que el fondo de garantía se forme también con una tasa suplementaria que abonan todos los automovilistas y perciben las municipalidades, al cobrar los otros impuestos que gravan estos vehículos.

Este sistema ha sido objetado por los automovilistas aunque no fué llevado a la práctica.

El proyecto del diputado de la Prov. de Bs. As. Juan D. Buzón a que nos referiremos en el capítulo V, adopta este sistema de indemnización.

Posteriormente se presentaron varios proyectos en Francia sobre esta misma base pero no han sido aprobados.

El cuarto sistema propuesto es el seguro obligatorio

por responsabilidad civil de los vehículos automotores, impuesto en la mayoría de los países europeos, así como también en algunos estados de Norte América, sobre el cual se han presentado en nuestra República, como en otros estados, numerosos proyectos legislativos que aun esperan su sanción. Noruega (ley 20/2/926 modificada el 26/7/35). Dinamarca 20.3/918 - Finlandia 28/4/925. Austria 2/2/47. Suecia 16/5/929. Suiza 15/3/932. Inglaterra 1/8/930. Luxemburgo 10/6/932. Checoeslovaquia 26/3/937. Alemania 7/11/939.

En Alemania existía una obligatoriedad indirecta pues la ordenanza del Ministerio del Tráfico para el Reich y Prusia de fecha 11/7936 establecía que todo conductor que no tenga asegurado su vehículo contra la responsabilidad civil y causare un siniestro, en caso de no estar en condiciones de repararlo deberá ser declarado no idóneo para manejar y privado de la patente.

Fuera de Europa tenemos fundado en los mismos principios de obligatoriedad. La ley del Estado de Massachussets (E.U.A.) 1/1/927.

La ley de la Prov. de Ontario y Nueva Escocia (Canadá; Nueva Zelandia 30.3/929 Queesland (Australia) año 1937.

En el estado de Nueva York no existe el seguro obligatorio, pero el 1/1/941 ha entrado a regir la ley "Page-Anderson" llamada de Seguridad-Responsabilidad de Vehículos automotores, que tiende a eliminar por completo de las rutas los conductores economicamente insolventes que se van envueltos en accidentes. Como resultado de esta ley el total de los automotores asegurados aumentó al 76 % a los 45 días de entrar a regir.

Connecticut, New Hampshire y Ohio han adoptado el sistema de la "solvencia financiera" que sin obligar a los automovilistas a asegurarse, los defiende.

En Italia, la obligación de asegurar se encuentra establecida por el artículo 4º del Decreto Real nº 436 del 15 de marzo de 1927 pero muy limitadamente; en favor de los cuales ha sido constituído un privilegio legal o convencional, tienen la obligación de asegurar al deudor para el caso de responsabilidad civil hacia terceros, derivantes de los daños producidos por el vehículo automovil, por una suma no inferior a la del crédito destinado a satisfacer el privilegio y por un tiempo igual a la duración de esta obligación.

Entre los proyectos franceses existen: el de los diputados Layande, Cordelle, Bataille, Dussand de fecha 15/3/20, 2º) el de Humberto Richard (5/12/922); 3º) el de M.Charpentier (27/11/24); 4º) el del diputado Coty de fecha 20/10/929 y el de los Senadores Marcel Reguier y Mollard el 15 de febrero de 1934.

En Hungría el proyecto elaborado por el Gobierno (Assicurazione año 1939 Pág. 220); en Bélgica el proyecto también del gobierno para entrar a regir el 15/2/938; en la India una comisión designada al efecto, aconsejó la implantación del seguro obligatorio de automotores pues los siniestros son mayores que en los otros países del mundo.

En nuestro país: proyecto presentado al Senado de la Provincia de Córdoba por el Ing. Pedro M. Gordillo con fecha mayo de 1938 de creación de la Dirección Provincial de Tránsito Arts. 67 a 72 (Diario de Sesiones Nº 11 junio 3); y de los señores Riolo Visconti, Gianello y Filipo

presentado a la Cámara de Diputados de la Prov. de Santa Fé el mismo año (Diario de Sesiones, junio 28 de 1938).

Este mismo sistema es propiciado en el Reglamento General de Tráfico en los caminos nacionales, de fecha 29/1/36 cuyo artículo 106 dipsone: La Dirección Nacional de Vialidad propenderá a que las provincias adopten y gestionará del P. E. Nacional se implante el seguro obligatorio sobre daños a terceros para, todos los vehículos en circulación. El Reglamento de Tránsito en Salta; la ordenanza municipal de tránsito vigente en la ciudad de Córdoba, Nº 3412 del 1º de enero de 1939.

En algunas provincias argentinas, Buenos Aires, Santa Fe, Salta, etc. se ha reglamentado el servicio público de transporte de pasajeros en vehículos automoviles, imponiéndose en todos la obligación de asegurarlos. A ello nos referiremos al desarrollar el Capítulo V.

------o------

III.

REGIMEN LEGAL Y JURISPRUDENCIA.

Estudio del régimen legal en base a las disposiciones del Código Civil y del Código de Comercio. El seguro de responsabilidad civil en accidentes de tránsito en nuestra legislación. Régimen legal. La póliza de seguro, sus disposiciones, alcance y cumplimiento. La acción directa del damnificado según nuestra legislación. La jurisprudencia en materia de seguro de responsabilidad civil.

----o----

Estudio del régimen legal en base a las disposiciones del Código Civil y del Código de Comercio.

La responsabilidad civil en los tiempos actuales ha adquirido una marcada importancia, constituyéndose en un punto neurálgico común a todas nuestras instituciones.

Puede emerger, conforme a las disposiciones de nuestro Código Civil, de un hecho personal, en este caso "Directa" o de un hecho ajeno, o por daños causados por las cosas de que se sirven o están al cuidado del responsable, en este caso en forma "indirecta".

Tales principios se encuentran concretados en los artículos 1109, 1113 y 1123 del Código Civil Argentino; que establecen:

Artículo 1109: Todo el que ejecuta un hecho, que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, esta obligado a la reparación del perjuicio. Esta obligación es regida por las mismas disposiciones relativas a los delitos del derecho civil.

Artículo 1113: La obligación del que ha causado un daño se extiende a los daños que causaren los que están bajo

su dependencia, o por las cosas de que se sirve o que tiene a su cuidado.

Artículo 1133: Cuando de cualquier cosa inanimada resultare daño alguno, su dueño responderá de la indemnización si no prueba que de su parte no hubo culpa .....

De acuerdo a las disposiciones transcriptas, que también las encontramos en el Código de Napoleón y en Freitas, quién ejecuta un hecho que por su culpa o negligencia ocasiona un daño a otro, esta obligado a la reparación del perjuicio, alcanzando dicha obligación a los que se causaren por los que están bajo su dependencia o por las cosas de que se sirve o que tiene a su cuidado.

Es decir, el codificador siguió el viejo principio romano de que no hay responsabilidad sin culpa pero como hemos visto, la doctrina y las soluciones dadas por la jurisprudencia, que a continuación veremos han alterado el clásico concepto de la culpa, para orientar las normas que rigen la responsabilidad civil hacia los principios de la moral, inspirados especialmente en la jurisprudencia francesa que ha sustituído la formula "presunción de culpa" por la de un nuevo concepto el de "presunción de responsabilidad".

Entre los numerosos y complicados problemas que surgen de la responsabilidad civil, consideramos en este trabajo unicamente los producidos por los daños de los vehículos automotores en accidentes de tránsito.

La interpretación doctrinaria y jurisprudencial elaborada en nuestro país sobre los textos citados es muy variada pudiéndose afirmar que los magistrados tienden a cumplir el criterio de apreciación de la prueba de la falta, a fin

de reparar los daños causados al damnificado, en contra del clásico principio de que no hay responsabilidad sin culpa. La jurisprudencia ha ido avansando en todas las soluciones de acuerdo al número de accidentes automovilísticos.

Pudiendo dañar los vehículos automotores tanto a terceros como a las personas transportadas vamos a considerar en nuestro estudio las dos hipótesis.

1º) Responsabilidad civil por los daños ocurridos a los pasajeros transportados.

2º) Responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros.

Fuera de la responsabilidad civil, los hechos causados por vehículos automotores pueden configurar para sus autores delitos contemplados por el Código Penal. Ver.art. 84 C. Penal.

1º) Responsabilidad civil por los daños ocurridos a los pasajeros transportados.

Nuestro código de comercio establece que en caso de muerte o lesión de un pasajero acaecida durante el transporte en F.F.C.C. la empresa estará obligada al pleno resarcimiento de los daños y perjuicios, no obstante cualquier pacto en contrario, a menos que pruebe que el accidente provino de fuerza mayor o sucedió por culpa de la víctima o de un tercero por quién la empresa no sea civilmente.responsable, todo de conformidad con lo dispuesto en los arts. 172, 175 y 177 del mismo código y 1119 del C. Civil.

Estos son los textos legales que en general han hecho jugar la doctrina y jurisprudencia para fijar la responsabilidad civil de los transportadores retribuídos, por los

daños producidos a las personas que conducían. De acuerdo a las referidas disposiciones surge la responsabilidad plena del conductor en los casos en ellos especificados, pues aquellos aumentan la obligación de conducir al pasajero con toda seguridad a destino y entregarlo indemne.Solamente se exime la empresa en los casos de fuerza mayor,etc

El damnificado no debe probar la falta del empresario sino unicamente el vínculo contractual y la efectividad del perjuicio, ya que no es la culpa ni la mera inejecución del contrato, sino los riesgos propios del transporte lo que origina la responsabilidad del prestador. El que ha creado la empresa y la explota y especula con ella asume la responsabilidad por los hechos perjudiciales que se produzcan en o con motivo de esa explotación.

Estos principios generales establecitos para el transporte en ferrocarril han sido extendidos por la doctrina y la jurisprudencia, a los otros supuestos de transporte, ya sean por agua, art. 206 del C. de Comercio - tierra-automotores- y aire, pues respecto a estas últimas si bien nada dice la ley, debido a que al tiempo de su redacción no existían estos medios de transporte, la "ratio legis" al art. 184 se da en todos estos medios de transporte.

En síntesis, conforme a los principios de nuestro derecho positivo, la empresa de transporte es responsable civilmente de todos los daños que sufran las personas conducidas sobre los eximentes vistos.

2º) Responsabilidad civil en los daños causados a terceros por los conductores de vehículos automotores.

Este tipo de responsabilidad es fundamentalmente diverso al anterior, pues no existe vínculo contractual, ya que

el damnificado será casi siempre extraño totalmente al responsable. Es el más importante de todos los supuestos por su frecuencia en la vida diaria y por el desamparo en que queda la víctima inocente, razón por la que en muchos países se han dictado leyes especiales al respecto, como veremos más adelante.

En general se ha sostenido en nuestra ley que para la procedencia de la responsabilidad del conductor de un vehículo automotor es necesario demostrar su culpa, que naturalmente debe estar a cargo de quien intenta la acción.

Ahora bien, los clásicos principios en materia de responsabilidad han resultado insuficientes en la época contemporánea, por el progreso en las aplicaciones de los automotores y por ello la doctrina y la jurisprudencia han tratado de extender el fundamento de la responsabilidad utilizando distintas reglas; ya sean interpretando en diversa forma las leyes civiles apareciendo el damnificado con la inversión en la carga de la prueba.

En nuestro parecer el sistema de la responsabilidad en la materia es el siguiente: para considerar la culpa -subjetiva- debemos efectuar la distinción entre el hecho del hombre y el hecho de la cosa; si el accidente ha sido generado por el primero -con la cosa- caerá bajo la ayuda del art. 1109 y el damnificado deberá demostrar la falta del conductor; y si es resultado del hecho autónomo de la cosa es decir de un vicio del automovil anterior al mismo por la cosa- entonces actuará el art. 1133 de la ley civil.

Es decir, que el principio general para la responsabilidad por los daños causados a terceros por vehículos automotores, se encuentra reglado por el art.1109, o lo que

es lo mismo, el fundamento continúa siendo la culpa "que es la única que da a la reparación una razón profunda y una justificación irrefutable porque recibe en fianza de una idea moral, pero dada la dificultad en muchos casos en que habría imposibilidad de probar el nexo entre el hecho dañoso y el agente que lo determina, el art.1133 para el "mucho de la cosa" exime a la víctima de tal prueba.

Ahora bien, sin renunciar a los principios generales de la culpa y combinando el art. 512, con el 902, que establece mayor responsabilidad cuando hay más peligro, se ha admitido en nuestro derecho "la necesidad de una más afinada apreciación del concepto de la culpa imputable al autor del hecho ilícito, estimando suficiente que de las circunstancias del mismo aparezca la más leve culpa o negligencia del conductor del automotor, o en defecto de la máquina que de algún modo haya podido influir en la realización del accidente, para tener por comprometida la responsabilidad civil del obligado a la reparación del daño. J.A. II. 942 pág. 877. (12/5/42) S.C. Bs. As. Gallo c/ Soc.Belgrano.

En esta forma por un método subsidiario sin violar la ley ni hacerla decir lo que no dice se han creado una serie de presunciones hominis que favorecen la situación de la víctima, objetivo muy loable si se tiene en cuenta el incremento cada día superior de los accidentes de tránsito causados por automotores y la dificultad en que se encuentra casi siempre el damnificado, para demostrar la culpa del conductor o el vicio propio de la máquina de acuerdo a lo preceptuado por los arts. 1109 de la ley civil. De esta manera si no se ha aceptado el sistema de la inversión de la prueba, practicamente se ha reñido a transfor-

mar la carga probatoria, al admitirse por los magistrados una serie de presunciones hominis de culpa.

Es decir que, por una inteligente interpretación de la ley, considerando las condiciones de las personas, tiempo y lugar y por medio de las presunciones de causalidad hominis y legales puede fijarse con toda facilidad la imputabilidad del accidente en contra del conductor de conformidad con el principio imperante del artículo 1109 del Código Civil.

<u>El seguro de responsabilidad civil en accidentes de tránsito en nuestra legislación.</u>

Nuestro código de comercio trata de los seguros en general en su artículo 493, en los siguientes términos: " El seguro puede tener por objeto todo interés estimable en dinero y toda clase de riesgo, no mediando prohibición expresa de la ley" y el artículo 497, al referirse a la responsabilidad del asegurador dice: "El asegurador no responde en ningún caso de los daños o de la avería causados directamente por vicio propio o por la naturaleza de las cosas aseguradas, o no mediar estipulación expresa en contrario.

Tampoco responde de los daños o averías ocasionados por hecho del asegurado o de los que le representan. Así, en este caso como en el precedente puede exigir o retener la prima, si los riesgos ya han empezado a correr.

El asegurador no quedará exonerado de su obligación, si los daños o averías han sido causados por sus comisionados o personas que lo representan.

Dentro de sus disposiciones no trata especialmente, esta forma de seguro pero de su texto resulta que el seguro de responsabilidad civil del automovilista

cabe en nuestro derecho pudiendo eximirse la compañía únicamente en caso de culpa del asegurado.

La consideración de este seguro por la doctrina no es uniforme.

Rivarola: expresa en su Tratado de Derecho Comercial "que si conforme al art.497 del C. de C. el asegurador no responde en ningún caso de los daños o averías ocasionados por el hecho del asegurado o de los que lo representan" y si por los arts. 1109 y 1113 del C. Civil debe mediar culpa o imprudencia del dueño del automovil o de la persona a quien encarga manejarlo, nos encontraremos en presencia de un seguro imposible y sin obligación alguna a cargo del asegurador, puesto que si el accidente que ocasiona el daño es causal o fortuito no hay indemnización que satisfacer y si resulta por culpa o imprudencia el asegurador no responde del daño ocasionado por el hecho del asegurado. Luego agrega: En todos los casos pues, y del punto de vista teórico parecería que por la ley no es posible el seguro de responsabilidad.

Este autor sostiene en definitiva que entre las dos normas citadas. arts. 492 y 497, cabe un punto intermedio,que por cierto no ha podido ser objeto de legislación en la época de la sanción del C. Civil ni en la de la reforma del C. de Comercio por la simple razón de no existir entonces los vehículos automotores que han dado origen a esta rama del seguro, el cual en ningún momento se ha considerado repugnante el principio establecido por el 2º apartado del art. 497.

Malagarriga en su Código de Comercio comentado sostiene que el seguro de responsabilidad civil de los daños causados

por los conductores de vehículos es nulo por ilícito, conforme al art. 4[illegible] de nuestra ley mercantil.

Esta opinión se considera inaceptable ya que esta clase de seguro no tiene nada de ilícito ni trata de proteger la realización de actos culpables pues, éstos siempre tienen una sanción penal y por otra parte en el caso de culpa para las compañías quedan exoneradas de toda indemnización.

Este seguro ha tenido cabida en nuestra legislación y en todas las legislaciones del mundo.

En consecuencia el contrato de responsabilidad civil de los automovilistas entra perfectamente en nuestro derecho sin violentar las prescripciones legales.

Régimen legal:

Habiéndose llegado a la conclusión de que el contrato de seguro de responsabilidad civil de los daños causados por vehículos automotores, puede realizarse de acuerdo a nuestras disposiciones legales, conoceremos sintetizamente el régimen jurídico argentino.

De acuerdo a nuestra ley las partes pueden estipular fuera de las normas esenciales, todas las cláusulas que juzguen conveniente para sus intereses, para lo que tienen la más amplia libertad, convirtiéndose en mérito a ello las pólizas, en fuentes de derecho del seguro bajo la forma de usos contractuales.

Dada la ausencia de reglamentación legal y la libertad de contratación de las partes, las empresas de seguro han sustituído siempre en las pólizas, las cláusulas de la ley por las "condiciones generales" no siendo responsables cuando el asegurado viole las leyes, ordenanzas o reglamentos

de diversos orden vigente en la República.

La póliza de seguro. Sus disposiciones, alcance y cumplimiento.

Conforme se manifestó en el punto anterior las compañías aseguradoras incluyen en las pólizas las condiciones generales de las cuales está sometido el contrato de seguro.

A continuación se transcriben dichas condiciones generales, de una póliza de seguro de responsabilidad civil sobre accidente de tránsito.

Ley de los contratantes.

Art. 1º. Queda expresamente convenido que la Compañía y el asegurado se someten a todas las estipulaciones impresas y manuscritas de la presente póliza, como a la ley misma.

Las disposiciones pertinentes del Código de Comercio, de las ordenanzas y de los reglamentos municipales y de policía, solamente se aplicarán en aquellas materias y puntos que no estén previstos y resueltos en esta póliza.

En caso de disconformidad entre las condiciones impresas y manuscritas se estará a lo que dispongan estás últimas.

Art. 2º. La póliza es el único contrato del seguro; y los derechos y obligaciones recíprocas de la Compañía y del asegurado, empiezan y terminan en las fechas designadas en la misma. Las falsas declaraciones o reticencias en que incurra el Asegurado al celebrar el contrato, hace nulo el seguro de acuerdo con el Art. 498 del C. de C. vigente en la fecha de la emisión de la presente póliza. En este caso la Compañía no restituirá el importe de la prima.

Obligaciones del asegurado.

Art. 3º. Las obligaciones del Asegurado son las siguientes:

a) Pagar la prima correspondiente, sin cuyo requisito no en

trará en vigencia la presente póliza.

b) Dar aviso por escrito dentro de tres días, de todo siniestro que ocurra; y cuando se trate de un caso de responsabilidad civil, la comunicación deberá hacerse dentro de las 48 horas de ocurrido el siniestro.

c) No aceptar reclamaciones, ni hacer transacciones, ni reconocer indemnizaciones, sin autorización escrita de la compañía.

Si el Asegurado faltara a las obligaciones expresadas, caducarán todos sus derechos contra la compañía.

Definición del accidente.

Art. 4º. La Compañía considera accidente todo vuelco, choque, colisión o contacto con vehículos u otros cuerpos.

Casos no indemnizables.

Art. 5º. La Compañía no se responsabiliza en los casos siguientes:

a) Cuando el Asegurado no dé cumplimiento a las leyes, ordenanzas, reglamentos gubernativos, municipales o policiales, vigentes en la República Argentina.

b) Cuando el automovil haya tomado parte en carreras o certámenes de velocidad y/o resistencia.

c) Cuando el automovil fuera alquilado o manejado por personas sin permiso municipal o cuando fuera secuestrado, confiscado o voluntariamente cedido a las autoridades constituídas.

d) Cuando el siniestro sea consecuencia directa e inmediata de guerra, invasión, huelga, tumulto popular, rebelión y sedición.

Exclusión.

Art. 6. Quedan excluídos del presente seguro.

a) Las personas y cosas transportadas en el automóvil asegurado.

b) Daños causados por vicio propio del vehículo.

c) Rotura g daño de las llantas (cubiertas y neumáticos) salvo que se trate de un accidente que cause daños al resto del automóvil; y

d) De todos los accidentes que ocurran fuera del territorio de la República.

"Chauffeur".

Art.7º. El "chauffeur" no podrá recibir más que una indemnización de las que se mencionan en el capítulo III de las condiciones particulares. Queda convenido que se excluye de este seguro los accidentes o muerte del "chauffer" cuando éste en su calidad de empleado del Asegurado, esté cubierto por póliza de seguro contra accidentes de trabajo. (ley 9688).

Coaseguro.

Art.8º. El Asegurado no podrá realizar otro seguro, sobre la cosa y riesgo que cubre la presente póliza, sin previo consentimiento escrito de la Compañía. En caso contrario, este contrato quedará nulo y el Asegurado perderá todo derecho a reclamo.

Rescisión de contrato.

Art.9º. La Compañía se reserva el derecho de anular esta póliza, mediante previo aviso por carta certificada o telegrama sin obligación de mencionar la causa, devolviendo la prima correspondiente al tiempo que falte para el vencimiento de la póliza. Este aviso deberá hacerlo la Compañía con cinco días de anticipación a la fecha indicada para la rescisión.

Robo.

Art.10º. La compañía, en caso del robro del automovil,se responsabiliza solamente por la desaparición total del mismo y no por sus accesorios y/o partes componentes y se reserva el derecho de buscarlo durante los primeros noventa días, a contar desde la fecha en que la Compañía haya recibido el aviso correspondiente.

En el caso de devolución del coche dentro del período estipulado, la Compañía no se responsabiliza por la desaparición de sus partes componentes ni de sus accesorios. Tampoco responderá la Compañía por los daños ocasionados al automóvil mientras se hallaba en manos extrañas.

La Compañía quedará libre de toda responsabilidad si el robo ha sido cometido al amparo de culpa o negligencia o si el automóvil ha sido robado en la vía pública. La indemnización no excederá en ningún caso del 75% del valor del automóvil en el momento del robo, siempre que este valor no exceda de la suma asegurada.

Reintegro o indemnización.

Art. 11º) La compañía en caso de rotura o incendio podrá reparar, reintegrar o reemplazar el automóvil asegurado, o bien pagar en efectivo el importe del daño sufrido,mediante un arreglo con el Asegurado. Queda expresamente convenido que las reparaciones a efectuarse, serán realizadas de acuerdo con lo que determinen los técnicos de la Compañía. Esta y el asegurado deben tener por base el presupuesto que los técnicos fijare, cuyo importe podrá ser entregado al propietario del automóvil para que él efectúe las reparaciones en el establecimiento que más le convenga,siempre que lo haga bajo su responsabilidad o bien podrán ser

hechas directamente por la Compañía en el taller que ella determine. En caso de que la indemnización de los riesgos de Incendio o Accidente, cubierto por esta póliza (capítulo I^A de las condiciones particulares) exceda del 60% de la suma asegurada, el contrato de seguro fenece.

Peritaje.

Art. 12º. Si surgiere divergencia entre el Asegurado y la Compañía en cualquier caso de siniestro, sobre la estimación de los daños, éstos serán sometidos a la Resolución de dos peritos, nombrados por escrito, uno por cada parte. Estos peritos se nombrarán dentro del término de treinta días, a contar desde la fecha en que una de las partes haya sido requerida por escrito por la otra. Los peritos deberán nombrar un tercero para el caso de disidencia, antes de entrar en sus funciones. El fallo de los peritos es inapelable. Los gastos de peritaje serán pagados por cada parte en el orden que se produzcan y los de terceros por partes iguales entre el Asegurado y la Compañía.

Subrogación.

Art.13º) La Compañía al indemnizar uno o más riesgos de los cubiertos por esta póliza, subroga al Asegurado en todos sus derechos y acciones para repetir de terceros responsables, el importe de la indemnización pagada. En consecuencia, el Asegurado responderá personalmente ante la Compañía de todo acto anterior o posterior a la celebración de este contrato, que perjudique sus derechos y acciones contra esos terceros.

Prescripción liberatoria.

Art.14º. Dentro de los sesenta días desde la fecha del siniestro o desde la notificación del peritaje a que se re-

fiere el art.12º, la Compañía deberá rechazar por escrito el derecho del Asegurado a reclamar la indemnización o reconocerla y pagarla de acuerdo con las estipulaciones de la presente póliza.

En caso de rechazo del derecho a la indemnización o de la falta de pago, el asegurado deberá hacer comparecer a la Compañía ante juez competente dentro de los treinta días subsiguientes al vencimiento del plazo indicado, so pena de perder todo derecho a la indemnización.

Agentes y Corredores.

Art.15º. Los Agentes, Sub-Agentes, Corresponsales o Corredores en la ciudad de Buenos Aires o en cualquier punto de la República Argentina, son meros intermediarios para la realización de los seguros y los actos de los mismos no comprometen a la Compañía.

Jurisdicción.

Art.16º. Toda cuestión judicial de cualquier naturaleza que ella fuere que pudiera surgir entre el Asegurado y la Compañía con motivo de la presente póliza, deberá substanciarse ante los Tribunales ordinarios de la Capital Federal.

Defensa en juicio.

Art.17º. Si el siniestro diere lugar a reclamaciones de terceras personas, el asegurado debera encomendar la defensa del juicio correccional criminal o civil a la Compañía. Esta designará al abogado y procurador que defiendan y representen al Asegurado, quien se obliga a su vez a facilitar y poner a disposición de la misma todos los datos y antecedentes para la defensa, de acuerdo con las leyes procesales de la materia.

En caso de ser condenado el Asegurado, serán por cuenta

de la compañía.

1ª) La indemnización, que en ningún caso excederá de las sumas fijadas en la presente póliza; y

2ª) Los honorarios y gastos originados y reconocidos en el juicio en proporción a la indemnización pagada.

La Compañía queda eximida de toda responsabilidad si el Asegurado no facilitara ni pusiera a disposición de la misma los datos y antecedentes para la defensa, de acuerdo con las leyes procesales de la materia.

La compañía puede rehusar por escrito a hacerse cargo del juicio, en cuyo caso, la defensa correrá por cuenta y riesgo del Asegurado; no obstante esto, aquella reconocerá la indemnización que le corresponda abonar y el 75% de los honorarios y demás gastos originados y reconocidos en el juicio, en proporción a la suma indemnizada.

<u>La acción del damnificado de acuerdo a nuestra legislación.</u>

La acción del damnificado o tercero contra la compañía aseguradora, solamente puede existir en el caso de que se cumplan las exigencias que requiere el ejercer la acción subrogatoria. Es decir, que no hay acción directa y eventualmente, acción subrogatoria sino cuando concurran todos los extremos exigidos por ésta.

Es regla general de nuestro derecho positivo que los contratos no puedan oponerse a terceros, ni tampoco ser invocados por estos (arts.1611 y 1163 del C. Civil) salvo excepciones expresamente establecidas en la ley.

La acción directa contra la compañía aseguradora podría prosperar si en la póliza emitida por la misma, ésta se hubiera sub-rogado expresamente en las obligaciones de la asegurada o si se hubiera tenido en cuenta lo establecido

en el art. 504 del C. de Comercio ya que los contratos de seguros no se celebran para procurar ventajas a terceros, sino en beneficio exclusivo de los firmantes.

La cláusula existente en las condiciones generales de la póliza de seguros agregada, según la cual "la compañía se responsabiliza por toda indemnización que el asegurado tuviera que pagar en concepto de lesiones o muerte causadas a terceros" no puede ser interpuesta como lo sostiene la sentencia de primera instancia en el sentido de que la aseguradora se responsabiliza frente a terceros, razón por la cual corresponde rechazar la demanda entablada directamente contra la compañía aseguradora por el padre del menor muerto (Cám. Com. 10/XI/40. Jur. de Seguros T.X. pág.128).

<u>La jurisprudencia en el seguro de responsabilidad civil de automotores.</u>

A continuación analizaremos la jurisprudencia sentada por nuestros tribunales en distintos fallos en donde debió interpretarse o discutirse, las disposiciones de las cláusulas generales incluidas en las pólizas que amparan este seguro.

Jurisprudencia:

Desde el punto de vista procesal -liberación del cargo de la prueba- el primer viraje de nuestra jurisprudencia lo hallamos en un fallo de la Cámara Civil Primera de la Cap. Fed. donde el Dr. Colmo dijo un poco al margen del derecho positivo "Cuando el conductor de un automóvil causa la muerte de una persona en la calle, todas las presunciones están indicando culpabilidad en el autor del hecho, pues no cabe ni imaginar que la víctima ha querido su muerte. Se ha aplicado también a los accidentes de automoviles las normas de los arts. 1109 y 1122 fundándose en la dis-

tinción entre "hecho del hombre " y "hecho de la cosa" en un todo conforme a la vieja doctrina y jurisprudencia Francesa.

Esta tesis ha predominado en nuestro país y hallamos numerosos fallos que la siguen. Como dice Aguier H. "hechos de las cosas y hechos del hombre" en el hecho del hombre, el hecho dañoso aunque producido con una cosa es una prolongación pasiva de una actividad nuestra culpable y actual, y en el hecho de las cosas el daño causado por la cosa resulta inmediatamente de movimientos en cierto modo autonomos y automáticos de ella, o determinados por leyes naturales; en cuanto ese daño es una consecuencia mediata de una inactividad nuestra culpable y anterior al hecho perjudicial y entonces aplicar el artículo 1109 para el hecho personal- pesando la carga de la prueba sobre la víctima- y el art. 1133 para el hecho autónomo de la cosa, como también se lo llama, correspondiente en tal caso a su propietario la de descargo.

Otras resoluciones han equiparado la responsabilidad por los daños originados por los automoviles a los causados por las cosas, sin distinción alguna. Marraquero en una sentencia (J.A. 56 pág. 208 4/11/46) C.C.2a. Cap. Piñeyro c/ Lorenzo; la responsabilidad imputada al demandado, nace del daño causado por la cosa de que se sirve o que se tiene a su cuidado, o sea del camión cuya propiedad no se ha desconocido. La disposición del artículo 1113 es suficientemente amplia al respecto.

Por último en un fallo del año 1937, la jurisprudencia, avanzando en su concepción parece admitir la teoría del riesgo al expresar "dado el destino de las cosas los conde-

minos, deben reportar en común sus "riesgos" máxime cuando no podrán ignorar que incorporaban al medio social, una cosa que por su naturaleza representaba por su uso normal un cierto peligro para los terceros y cuya responsabilidad extracontractual se establece en el citado art.1113, sin hacer distinción alguna en la forma de servirse de la cosa. J.A. 57 pag. 370 (10/2/937) C.C. Ia. Cap.Schartman c/Pesce.

Con respecto a las indemnizaciones la jurisprudencia se inclina a la tesis de que la culpa del asegurado libera al asegurador de la obligación de pagar, pero mantiene un criterio rigorista en la apreciación de esa culpabilidad.

Comprobado que el conductor del vehículo asegurado violó las ordenanzas del tráfico, por cuyo motivo se produjo el accidente, aquel no tiene acción para repetir del asegurador la suma que fué condenado a pagar como indemnisación. Si el accidente de tráfico se produjo por culpa del conductor del automóvil, de acuerdo a lo pactado en las condiciones de la póliza, el asegurado está exánto de responsabilidad respecto al asegurado. (Cám. Com. Agosto 13/37 Jurisprudencia de Seguros. T. VI. pág. 287).

La culpa o negligencia del conductor debe probarla el asegurador que la alega, por incumbirle en el caso de "onus probandi" (Cám. Com. Mayo 6/38. Jurisprudencia de Seguros T. VIII pág. 36).

Probada la muerte de la víctima por un automóvil colectivo, cuyo conductor tenía un seguro contra daños a terceros, el asegurador debe indemnizar la suma fijada judicialmente, no pudiendo excusar su responsabilidad en el hecho de que el asegurado no le haya dado en tiempo el aviso del accidente de acuerdo con las condiciones de la póliza.

El hecho alegado por el asegurador de no haber recibido aviso del accidente, debe probarse, aún cuando se trata de la prueba de un hecho negativo, toda vez que la caducidad alegada en esa circunstancia hace que debe acreditarse la invalidez sobreviviente (Cám. Civil Primera 4/5/36 Jurisprudencia de Seguros TIVI. pág. 251).

El asegurado no podía poner a disposición de la Compañía los datos y antecedentes de la defensa, ni encargado de ésta, porque no se le siguió ningún juicio, ni fué parte en la causa entablada contra el chofer.

De la falta de aviso no puede derivarse perjuicio pues magistrados tiene la Nación para hacer imperar la justicia con independencia del aporte de las partes, que si tiene peso en la jurisdicción civil y comercial, no ofrece mayor valor donde los jueces proceden de oficio. (Cám.Civil de Bs.As.20/VII/38.J.A. T.66 Secc.Doctrinal, pág.3).

En lo que se refieren a la irresponsabilidad de la compañía .

Los últimos fallos tienden a defender al asegurado, interpretando ampliamente la cláusula referente a la irresponsabilidad de la compañía por culpa del asegurado.

Así, en la ley 21, pág. 294 (20/12/40) C.C. Ia. Cap.Moroni c/ Alonso, un voto del Dr. Tobal, manifestaba: "Una regla consignada en forma tan amplia no debe interpretarse con un rigor tal que incluya cualquier imprudencia o contravención, sino las que lleguen a traspasar ciertos límites que las convierta en culpas graves o en delitos intencionales; de lo contrario, en realidad la aplicación extricta del art.1197 del C. Civil resultaría beneficiosa para un contratante en perjuicio del otro o de un tercero

puesto que de hecho no se encontrará conductor alguno que respete en forma literal las reglas municipales. Las cláusulas contractuales deben interpretarse con un sentido de vida y según los principios de la buena fe, para que llenen realmente el fin a que han sido destinadas: el respeto de los derechos de los terceros y la mejor convivencia social.

Finalmente, en materia de acción directa la jurisprudencia establece que la acción directa contra el asegurado sólo procede cuando éste se sub-roga en las obligaciones del asegurado, pues el seguro de responsabilidad civil es un contrato aleatorio y condicional que no tiene por objeto ventaja alguna para terceros, sino principalmente garantizarse contra todo riesgo personal.

Dentro del derecho positivo los contratos privados no pueden oponerse a terceros ni ser invocados por ellos, sino en los casos contemplados y expresamente previstos. Tal es el caso de los seguros de responsabilidad civil por los daños que puede causar el automovil. (Cám. Ap. S. Fe 6/VI/939. Jur. de Seguros T.X. pág. 271).

------o------

.IV.

EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LA ARGENTINA Y PRINCIPALES PAISES.

Su consideración en nuestro país. Formas de operar y riesgos que cubren. Determinación del siniestro. Primas y reservas en el seguro de responsabilidad civil. El seguro colectivo en el transporte de pasajeros. Antecedentes provinciales. Disposiciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación. El seguro impuesto por la Ley 12346 sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes. El seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor en la legislación comparada.

---o---

Su consideración en nuestro país.

El seguro de responsabilidad civil en los transportes automotores, dentro de nuestro país no ha tenido la importancia y extensión que lo ha caracterizado en la legislación extranjera, si bien en estos últimos tiempos y como consecuencia del excesivo número de accidentes provocados por vehículos automotores, se ha aumentado el número de personas que cubren tales riesgos mediante su aseguración.

Conforme se ha expresado en el capítulo anterior las relaciones entre el asegurado y la compañía aseguradora se rige por las disposiciones especiales de las pólizas ya que nuestra legislación no ha previsto este tipo de seguro.

Dentro del campo de la explotación de este seguro, varias compañías se dedican dentro de la Sección Automóviles a constituir seguro de responsabilidad civil, bajo distintos aspectos, los cuales tienen diferentes tipos de prima según el alcance de la indemnización a acordar.

Formas de operar y riesgos que cubren.

Vamos a hacer un detalle de las formas de operar y de los distintos riesgos que cubren las pólizas en nuestro país.

De estas pólizas, unas sirven de garantía del daño que el conductor pueda causar a un tercero (responsabilidad civil), otras sirven de garantía de los daños y perjuicios que pueda sufrir en su propia persona o en su propio automóvil (accidentes al chauffeur), otras las que cubren las reparaciones en caso de incendio accidente y robo.

Dentro de la primer clase de póliza o sea la que propiamente se llama responsabilidad civil, se cubre el riesgo de lesiones corporales a terceras personas y los daños causados a cosas de terceros.

En todas estas pólizas se fija un máximo, mediante la inclusión de los siguientes términos: En el caso de"lesiones corporales a terceras personas". Por toda indemnización que el asegurado tuviera que pagar en concepto de lesión o muerte causadas a terceras personas, a consecuencia de un accidente ocurrido con el automóvil asegurado, hasta la suma máxima en conjunto por cada accidente de diez mil pesos moneda nacional.

En el caso de más de dos personas en un sólo accidente hasta la suma máxima de veinte mil pesos moneda nacional.

En el caso de "daños causados a cosas de terceros" suele incluirse la siguiente cláusula: Por toda indemnización a cargo del asegurado por los daños o roturas causados a cosas de terceros a consecuencia de accidente con el automovil asegurado hasta la suma máxima en conjunto por cada accidente de cinco mil pesos moneda nacional.

Las pólizas que sirven de garantía a los daños que se

pueda causar el propio conductor del vehículo, contienen las siguientes disposiciones:

La compañía pagará al asegurado en caso de accidentes ocurridos al "chauffeur" siempre que este sea empleado de aquel y el hecho tenga lugar mientras se encuentre con consentimiento del asegurado, desempeñando funciones propias del oficio de chauffeur y a cargo del automóvil cubierto por esta póliza, las siguientes sumas:

a) En caso de muerte del chauffeur y siempre que se compruebe reclamación de padres, viuda o hijos, mil jornales diarios hasta la suma máxima de Seis mil pesos m/n.

b) La pérdida por amputación de las dos manos o de los dos pies, o de una mano o un pie, o la pérdida absoluta e irrecobrable de la vista de ambos ojos, mil jornales diarios hasta la suma máxima de seis mil pesos m/n.

c) La pérdida por amputación de una mano o un pié o la pérdida absoluta e irrecobrable de la vista de un ojo, quinientos jornales diarios, hasta la suma máxima de Tres mil pesos m/n.

d) Inhabilitación temporaria siempre que no dé derecho a alguna de las indemnizaciones arriba citadas, la compañía abonará una indemnizacion diaria de cinco pesos m/n a contar desde el sexto día y hasta un máximo de 150 días.

Finalmente, aquellas que cubren el riesgo, de incendio, accidente y robo, contienen las siguientes disposiciones

<u>Incendio</u>:

Esta póliza cubre el riesgo de incendio del automóvil asegurado, incluso el daño causado por explosión, ignición y/o rayo, en garage, taller , depósito o tránsito en cual-

quier punto de la República, hasta una suma equivalente al valor del automóvil en el momento del siniestro, la que no podrá exceder de la cantidad fijada como máximo.

Accidente:

Por los daños o roturas sufridas por el automóvil asegurado que sean el resultado único y directo de un accidente hasta una suma equivalente al valor del automóvil en el momento del siniestro.

Robo:

Por el robo total del automóvil asegurado de acuerdo al artículo pertinente de las condiciones generales, tomándose como base el valor del automóvil en el momento del robo, siempre que su valor no exceda del monto fijado.

Las condiciones generales de las pólizas, respecto al robo, establecen que la compañía se responsabiliza solamente por la desaparición total del mismo y no por sus accesorios y/o partes componentes y se reserva el derecho de buscarlo durante los primeros noventa días, a contar desde la fecha en que la compañía haya recibido el aviso correspondiente.

En el caso de devolución del coche dentro del período estipulado, la compañía no se responsabiliza por la desaparición de sus partes componentes ni de sus accesorios. Tampoco responderá la compañía por los daños ocasionados al automóvil mientras se hallaba en manos extrañas.

La compañía quedará libre de toda responsabilidad si el robo ha sido cometido al amparo de culpa o negligencia o si el automóvil ha sido robado de la vía pública. La indemnización no excederá en ningún caso del 75% del valor del automovil en el momento del robo, siempre que este valor

no exceda de la suma asegurada.

Estas distintas clases de pólizas suelen contratarse separadamente o en conjunto, constituyendo en este último caso el seguro combinado para automóviles que involucra responsabilidad civil hacia terceros, roturas, incendio, accidentes, ignición y robo.

Determinación del siniestro.

Es especialmente complejo y complicado por la dificultad para la individualización de su verdadera naturaleza y del exacto momento en el cual se produce.

Existen dos relaciones jurídicas y tres sujetos diversos. Para determinar la existencia del siniestro deben considerarse diversas circunstancias.

Producido el suceso, el perjudicado se dirije al asegurado exigiéndo ser resarcido. Y sucede, o bien que el asegurado reconociendo fundadas las pretenciones del tercero lesionado resarce el daño sin hacer objeción lo que puede ocurrir con el consentimiento o sin el consentimiento y aun con la ignorancia del asegurador; o bien que el asegurado niegue el hecho de ser responsable o cuando menos niegue la magnitud del daño mal reclamado por el tercero. Y en este caso o logra una solución transaccional, con o sin el consentimiento del asegurador o bien se tramita un litigio. En este punto las hipótesis son nuevamente; o el asegurado queda vencido en el pleito y acaba por tener que resarcir el daño, o queda victorioso pero sufre igualmente el daño que se deriva de los gastos judiciales no repetibles.

Este es el cuadro, no del todo completo de los varios as

pectos que normalmente asume el siniestro en el seguro de responsabilidad civil. Puede suceder también que el suceso no se haya producido nunca y sin embargo el tercero pretenda de buena o mala fe un resarcimiento; hipótesis esta que puede tener múltiples derivaciones.

Las compañías en general consideran como accidente todo vuelco choque, colisión o contacto con vehículos u otros cuerpos como consecuencia de los cuales se hayan producido muerte o lesiones a personas y daños materiales a los vehículos.

Pero en la apreciación del siniestro para su indemnización se establecen algunas limitaciones respecto a las cuales la compañía aseguradora no se responsabiliza.

Así la mayoría de las pólizas contienen en sus condiciones generales cláusulas por las cuales la compañía no se responsabiliza en los siguientes casos:

a) Cuando el asegurado no de cumplimiento a las leyes, ordenanzas, reglamentos gubernativos, municipales o policiales, vigentes en la República.

b) Cuando el automóvil haya tomado parte en carreras o certámenes de velocidad o resistencia.

c) Cuando el automovil fuera alquilado o manejado por personas sin permiso municipal o cuando fuera secuestrado confiscado o voluntariamente cedido a las autoridades constituídas.

d) Cuando el siniestro sea consecuencia directa o inmediata de guerra, invasión, huelga, tumulto popular, rebelión y sedición.

Al ocurrir un accidente que pueda hacer presumir alguna responsabilidad para el asegurado, este queda obligado a

avisar a la compañía dentro del plazo que fije la póliza, mediante carta certificada, en la que se expondrán con todos los detalles que le sean conocidos las causas circunstanciales y consecuencias del accidente, el nombre de las personas damnificadas y las condiciones en que se hallen, los nombres de los testigos y los hechos sobre las cuales cada uno de ellos pueda declarar o haya declarado. Y todas las demás indicaciones que puedan ser interesantes para apreciar la procedencia o improcedencia de una reclamación por parte del perjudicado.

Las pólizas de nuestro país establecen como obligación del asegurado dar aviso por escrito dentro de tres días de todo siniestro que ocurra y cuando se trate de un caso de responsabilidad civil, la comunicación deberá hacerse dentro de las 48 horas de ocurrido el siniestro.

Igualmente se especifica no aceptar reclamaciones, ni hacer transacciones ni reconocer indemnizaciones sin autorización escrita de la compañía, so pena de quedar caducos todos los derechos contra ésta.

Primas y reservas en el seguro de responsabilidad civil.

No es posible efectuar un estudio a fondo de las primas y reservas en el seguro de responsabilidad civil, en razón de que todas las estadísticas al respecto se encuentran incluídas dentro del rubro génerico "Otros riesgos" sin discriminarse.

No obstante, para enlazar algunas consideraciones sobre las primas y reservas que afectan al seguro de responsabilidad civil en sus distintas variaciones, se han recogido y comparado los informes contenidos en diferentes memorias y se resumen los resultados a que han llegado los di

ferentes autores.

Los obstáculos principales que se oponen a la formación de una estadística digna de fe son de dos órdenes: en primer lugar la gran diversidad de los riesgos, restringe las colectividades que se pueden estimar homogéneas hasta el punto de exigir una experiencia estadística demasiado larga y laboriosa. En segundo lugar, la diversidad de criterio de liquidación de las diferentes compañías, las legislaciones que varían de un país a otro, las condiciones económicas variables en el tiempo y el progreso de la técnica, hacen heterogéneos los datos que podrían fijar una estadística acumulativa.

Las tarifas para los accidentes y la r esponsabilidad civil son funciones de numerosos cálculos que se pueden determinar facilmente, pero de los que la mayor parte,en razón de su carácter subjetivo, no se prestan a una evaluación. De todos modos, los estudios hechos en este dominio y particularmente los que tienen por objeto representar análiticamente la prima de responsabilidad civil ha experimentado un considerable adelanto que podría servir de punto de partida para estudios ulteriores.

Entre las diferentes clases de reservas que se encuentran en el presupuesto de una compañía de accidentes y de responsabilidad civil, la que presenta mayor dificultad y por consiguiente, mayor interés, es la reserva siniestros.Los italianos han estudiado un procedimiento matemático para la determinación de estas reservas y aunque no es posible prever el alcance que tales tentativas podrán tener en el porvenir, no es menos importante proseguir el nuevo ca-

mino trazado por los actuarios italianos a intensificar los estudios en este dominio, inexplorado hasta aquí.

De los estudios realizados se concluye con las siguientes observaciones para cada uno de los problemas parciales que surgen del análisis de la amplia cuestión propuesta.

1) que vista la gran variedad de riesgos del seguro tanto de accidentes como de responsabilidad civil, no sería posible, obtener y establecer una estadística homógenea de amplitud suficiente para cada clase de riesgos ni aun con los datos recogidos y agrupados por cualquier organización estadística internacional.
   A pesar de esto las organizaciones y las empresas particulares de seguros que pudieran dar a conocer sus estadísticas de accidentes y responsabilidad civil prestarían un importantísimo servicio a los asegurados porque servirían para el control de sus propias experiencias individuales.

2) que la consecuencia de lo que precede es la imposibilidad de basar exclusivamente sobre medios estadísticos la construccion de la tarifa de primas, tarifas que se continuán calculando por métodos basados en la experiencia individual práctica, moviéndose mientras es posible, de las frecuencias estadísticas para el control y para la puesta al día de las tarifas.

3) que la determinación de las reservas de siniestros (los más importantes en la cuestión general de las reservas) está afectada igualmente por la evaluación caso por caso, y que los resultados en conjunto así obtenidos deben en general ser controlados a la vista de las expe-

riencias de los años precedentes. Es preciso sin embargo, en este dominio estimular y animar las tentativas que se han hecho para añadir, ya que no reemplazar, a la experiencia práctica un procedimiento de base matemática.

A título ilustrativo a continuación se inserta un cuadro de las primas correspondientes a los seguros directos (netas de anulaciones) declaradas por las entidades privadas durante el año 1946 en todo el país.

De su analisis se desprende que es completamente reducido el monto de las primas percibidas por seguro de responsabilidad civil, ya que sobre un total general de primas cobradas que alcanza a $ 327.429.455.47 m/n. corresponden a este seguro, primas percibidas por $ 1.124.076.66 m/n. lo que representa el 0,34 %.

Cerrando este título se incluyen dos cuadros comparativos referentes a las primas cobradas; uno de ellos se clasifican por sociedades nacionales y sucursales y agencias de sociedades extranjeras y en el otro se establecen compromisos entre los años 1945 y 1946, resultando para el rubro que consideramos una diferencia relativa en más para el ejercicio 1946 del 14.02 %

PRIMAS CORRESPONDIENTES A LOS SEGUROS DIRECTOS (NETAS DE ANULACIONES) DECLARADAS POR LAS ENTIDADES PRIVADAS DURANTE EL AÑO 1946, EN TODO EL PAIS CLASIFICADAS SEGUN LA NATURALEZA JURIDICA DE LAS ENTIDADES

Ramo	Sociedades			Total
	Anónimas (')	Cooperativas	Mutuales	
	m$n	m$n	m$n	m$n
Vida	82.213.363.54	679.954.50	104.734.00	82.898.052.04
Incendio	77.483.448.84	20.614.28	-.-	77.504.063.12
Automóviles	25.625.028.45	2218.393.07	197.528.98	28.040.950.50
Accidentes del Trabajo	75.757.375.45	3296.245.53	326.624.96	79.380.246.02
Marítimo (")	23.704.034.30	-.-	-.-	23.704.034.30
Cristales	1.072.103.29	1.122.67	-.-	1.073.225.96
Granizo	20.743.899.53	4067.253.83	414.496.80	25.225.650.16
Responsabilidad Civil	1.124.076.66	-.-	-.-	1.124.076.66
Robo	777.018.09	-.-	-.-	777.018.09
Accidentes Individuales	3.272.199.95	-.-	-.-	3.272.199.95
Garantía	306.657.34	-.-	-.-	306.657.34
Varios	3.907.791.13	215.490.20	-.-	4.123.281.33
Total	315.986.996.57	10399.074.13	1043.384.77	327.429.455.47

(') Incluída la producción de las sucursales y agencias de sociedades extranjeras.

(") Incluídos riesgos de guerra.

PRIMAS CORRESPONDIENTES A LOS SEGUROS DIRECTOS (NETAS DE ANULACIONES) DECLARADAS POR LAS ENTIDADES PRI

DAS DURANTE EL AÑO 1946, EN TODO EL PAIS.

CLASIFICADAS POR SOCIEDADES NACIONALES Y SUCURSALES Y AGENCIAS DE SOCIEDADES EXTRANJERAS.

Ramo	Sociedades Nacionales			Sucursales y agencias de sociedades extranjeras	Total
	Con sede en el Capital Federal	Con sede en el Interior	Total		
	m$n	m$n	m$n	m$n	m$n
Vida	58.719.739.22	7.053.919.51	65.773.658.73	17.124.393.31	82.898.052.0
Incendio	39.067.229.01	13.409.600.85	52.476.829.86	25.027.233.26	77.504.063.1
Automóviles	19.194.794.30	5.921.362.27	25.116.156.57	2.924.793.93	28.040.950.5
Accidentes del Trabajo	37.873.622.86	34.178.892.10	72.052.514.96	7.327.731.06	79.380.246.0
Marítimo (')	13.753.894.65	52.500.79	13.806.395.44	9.897.638.86	23.704.024.3
Cristales	796.034.44	107.339.70	903.374.14	169.851.82	1.073.225.9
Granizo	12.668.779.53	12.556.870.63	25.225.650.16	-.-	25.225.650.1
Responsabilidad Civil	777.991.33	286.874.17	1.064.865.50	59.211.16	1.124.076.6
Robo	562.567.89	-.-	562.567.89	214.450.20	777.018.0
Accidentes Individuales	2.330.649.83	196.522.98	2.527.172.81	745.027.14	3.272.199.9
Garantía	259.369.41	-.-	259.369.41	47.287.93	306.657.3
Varios	3.106.710.31	71.525.09	3.178.235.40	945.045.93	4.123.281.3
Total	189.111.382.80	73.835.408.09	262.946.790.89	64.482.664.58	327.429.455.4
			80,31 %	19.69 %	100.- %

(') Incluídos riesgos de guerra.

CIFRAS COMPARATIVAS DE LA PRODUCCION TOTAL DE PRIMAS (NETAS DE ANULACIONES) DE LOS AÑOS 1945 Y 1946

Ramo	1945	1946	Diferencias	
			Absolutas	Relativas
	m$n	m$n	m$n	%
Vida	72.357.144.24	82.898.052.04	10.540.907.80	14.57
Incendio	63.561.979.61	77.504.063.12	13.942.083.51	21.93
Automóviles	22.645.904.78	28.040.950.50	5.395.045.72	23.82
Accidentes del Trabajo	64.637.288.88	79.380.246.02	14.742.957.14	22.81
Marítimo (8)	16.161.863.93	23.704.034.30	7.542.170.37	46.67
Cristales	840.040.85	1.073.225.96	233.185.11	27.76
Granizo	11.638.596.02	25.225.650.16	13.587.054.14	116.74
Responsabilidad Civil	985.834.77	1.124.076.66	138.241.89	14.02
Robo	560.802.43	777.018.09	216.215.66	38.55
Accidentes Individuales	2.208.224.93	3.272.199.95	1.063.975.02	48.18
Garantía	263.425.46	306.657.34	43.231.88	16.41
Varios	2.703.347.23	4.123.281.33	1.419.934.10	52.53
Total	258.564.453.18	327.429.455.47	63.865.002.34	26.63

(1) Incluidos riesgos de guerra.

El seguro colectivo en el transporte de pasajeros.Antecedentes provinciales.

Uno de los campos donde ultimamente ha resultado propicio la aplicación del seguro de responsabilidad civil, en el transporte automotor, es en el transporte colectivo de pasajeros.

En nuestro país el seguro obligatorio de los riesgos del transporte automotor, ha tenido su origen en algunas legislaciones provinciales.

Las primeras legislaciones que se dictaron al respecto datan de los años 1935, 1936 y pertenecen a las Provincias de Santa Fe, Buenos Aires y Córdoba.

Con posterioridad, casi todas las provincias han dictado leyes y decretos que reglamentan el tránsito y someten al regimen del permiso previo a las empresas de transporte automotor que circulan dentro de su jurisdicción.

Respecto al seguro la legislación puede clasificarse en tres sistemas:

1º) Sistema de libertad que incluye a las leyes que no contienen disposición alguna sobre seguros: La Rioja, Entre Ríos, Corrientes y Jujuy.

2º) Sistema que impone el seguro obligatorio: dentro de esta clase se pueden considerar dos tipos de legislación: a) El seguro es obligatorio unicamente para las empresas automotoras de pasajeros: Santa Fe, Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, y Salta; b) El seguro es obligatorio para todas las empresas de transportes automotor: Bs. As. (Hasta decreto de agosto 9 de 1939).

3º) Sistema intermedio. Las leyes que siguen este sistema en principio obligan a asegurar sus riesgos, pero pue-

den subbtituir esa exigencia efectuando un depósito de garantía mayor que el que se impone para las empresas aseguradas: Mendoza, San Juan, San Luis, y Buenos Aires (después del decreto del 9 de agosto de 1939).

Consideraremos en detalle la legislación existente en algunas provincias:

Buenos Aires:

En Buenos Aires, la ley provincial Nº 4375 del 20 de enero de 1936, ampliatoria de las leyes de tránsito 4247 y 4358 establece en su artículo 24 respecto al transporte de pasajeros lo siguiente: las empresas aseguraran en empresas de notoria responsabilidad los automotores y el personal contra todo riesgo de estos y de los pasajeros y transeúntes. Para el caso de que aquellos no otorgaren pólizas que cubran todos los riesgos, podrán ser asegurados en una cooperativa de seguros debidamente constituída a este fin por las mismas empresas de transportes bajo el régimen de la ley nacional 11388".

Luego por decreto de fecha 3/8/33 se reglamentó la inscripción de las compañías de seguros, asociaciones patronales o cooperativas que cubren los riesgos del transporte automotor ante el Ministerio de Obras Públicas de la Provincia, imponiéndose entre otras obligaciones el depósito de la suma de $ 30.000.- en títulos de la Provincia de Buenos Aires. El plazo para esta inscripción ha debido postergarse en diversas oportunidades pues solo una compañía de seguros se acogió a las disposiciones del decreto mencionado.

Respecto a las condiciones de la póliza se establece que "en todo accidente de tránsito se abonará al asegurado por

lo menos la suma que resulte de la aplicación de la escala que fija la reglamentación provincial de la ley 9688 aplicada a la indemnización máxima de $ 3.000.- por cada accidentado".

En cuanto al transporte de cargas se dictó con fecha 22/12/37 una reglamentación respecto al transporte intercomunal estableciendo en su art.13 que las empresas estarán obligadas a asegurar en compañías autorizadas para funcionar en la Provincia, los automotores, el personal y la carga contra todo riesgo de estos y los transeúntes.

Con posterioridad se dictó el decreto del 9/8/39 por el cual se establece la iliminación de estos riesgos en las pólizas que emiten las compañías y el substituir la obligación del seguro por un depósito en titulos afectados a los riesgos propios del transporte.

Por el decreto del 3/8/938 se autoriza a las compañías de seguros a suprimir en las cuentas que emitan los riesgos sobre los automotores los que podrán ser cubiertos en los casos en que las empresas de transporte así lo requieran.

En cuanto a la petición formulada por las empresas, aunque significa una nueva prima de seguro no contemplada expresamente en la disposición del art.24 de la ley 4375, alcanza a cubrir con entera amplitud los intereses que la misma tutela y debe por idénticas razones ser tomada en consideración, A tal efecto se autoriza a las empresas concesionarias de servicios públicos de transportes de pasajeros, para realizar en sustitución del seguro a que actualmente se hayan obligadas, un depósito de títulos provinciales en garantía de los riesgos del transporte enuma

rados en el art. 24 de la ley 4375. Este depósito deberá ser efectuado en el Banco de la Provincia de Buenos Aires a la orden del Ministerio de Obras Públicas, en títulos de la provincia y por una cantidad equivalente a $ 300.- m/n. por cada colectivo en circulación $ 500.- por cada micro ómnibus y $ 700.- por cada ómnibus. En ningún caso el depósito podrá ser inferior a $ 10.000.00.- En caso de hacerse efectivo el pago de una indemnización, dicho depósito deberá reintegrarse antes de transcurrido el término de 15 días.

Por último se establece que de las cantidades especificadas, podrá deducirse la suma que cada empresa tenga afectada en concepto de depósito en garantía de su respectiva concesión.

Córdoba:

Es una de las provincias que ha reglamentado con mayor minuciosidad la obligación de las empresas de transporte automotor de asegurar sus propios riesgos. Por decreto del P.E. del 17/10/936, reglamentando los servicios de ómnibus colectivos y transportes en general en jurisdicción de la provincia, se establecen las siguientes disposiciones respecto al seguro:

"Art.16. Las personas, sociedades o empresas que por autorización del P.E. realicen servicios de transporte de pasajeros por los caminos de jurisdicción provincial, utilizando vehículos automotores, deberan asegurar los riesgos de las personas y cargas que transportes las de los terceros en compañías autorizadas por el Superior Gobierno de la Provincia para emitir pólizas de seguros en la jurisdicción provincial. Estas pólizas deberán también comprender los

riesgos del personal obrero y satisfacer las condiciones exigidas por la ley nacional Nº 9688 del accidente del trabajo".

"Art.17.A los efectos del artículo anterior en la Subsecretaría del M. de O. Públicas se llevará un registro especial donde se anotarán por su orden de presentación todas las Compañías de Seguros autorizadas para actuar en la Provincia, y que acrediten haber satisfecho las siguientes condiciones:

a) que constituyen un depósito de garantía a la orden del Señor Ministro de O. Públicas por la suma de $ 20.000.- m/n. el que quedará afectado al pago de las indemnizaciones que correspondan, por los accidentes que sufran los pasajeros, los terceros o el personal de servicio, depósito que no podrá ser retirado mientras existan operaciones de seguros pendientes en la provincia.

b) que las pólizas a emitir cubran los riesgos tanto de pasajeros o personas que utilizan los servicios de transporte, como también de los terceros que resulten afectados por los mismos y que no contengan cláusulas capciosas que hagan ilusoria la indemnización prometida. Estas pólizas deberán también cubrir daños ocasionados a las cosas que transporten los pasajeros y las de los terceros.

c) Los concesionarios podrán tomar por separado una póliza que cubra los accidentes del personal obrero y otra que cubra los demás riesgos.

"Art.18. Los concesionarios podrán tomar pólizas de seguros que cubran los riesgos especificados en el artículo anterior en las compañías cooperativas reconocidas por el Supe

rior Gobierno de la Provincia, con personería jurídica acordada por el mismo y que se hallen constituídas según el régimen de la ley 11388 y sus decretos reglamentarios siempre que satisfagan el depósito de garantía.

"Art.19. Cuando los concesionarios de servicios de transportes de pasajeros por vehículos automoteres cumplieran un recorrido que abarcara el territorio de otra provincia pero que no hubiera concesión nacional, deberán cumplir la condición del aseguramiento de pasajeros, terceros, cosas de estos y del personal de servicio en compañías inscriptas en los registros provinciales y autorizadas para actuar en la jurisdicción local.

Art.20. Las compañías o asociaciones de seguros que emiten pólizas por la cual sustituyan la responsabilidad de los concesionarios por daños de terceros, deberán satisfacer los siguientes requisitos:

a) Inscribirse en un registro que al efecto se abrirá en la Subsecretaría del Ministerio de O. Públicas mediante solicitud formulada en el papel sellado de ley.

b) Presentar todos los jusitificativos que se le requieran sobre cumplimiento operaciones, seriedad, capital, fondos de reserva y demás que conciernen a su personería jurídica y comercial y relaciones con el Estado.

c) Acreditar el depósito a que se refiere el art.17 en a) depósito también podrá hacerse con títulos provinciales únicamente aforado de acuerdo a su cotización en la Bolsa de Comercio de Buenos Aires cuando aun no haya cotización se tendrá en cuenta el valor de emisión de esos títulos.

d) Presentar una copia del balance anual e informaciones

demostrativas de su solvencia.

e) Hacer conocer mensualmente las operaciones realizadas, el monto de las mismas y el de los premios pagados.

"Art.21. Las Pólizas de seguros deben ser registradas en el Ministerio de O. Públicas y renovadas con una antelación de diez días al de su vencimiento.

Se han sometido a este régimen dos compañías: La Única (Coop) y la Comercial de Rosario.

Santa Fé:

En la Provincia de Santa Fe por decreto de fecha 8 de abril de 1943 se restableció el seguro obligatorio en todos los servicios públicos de transportes de personas.

Considerándo interesante los argumentos aducidos para la reimplantación de este seguro a continuación damos el texto íntegro del decreto citado.

Considerando que el art. 27 de la ley N° 2499 reglamentaria del art.11 inc. f) de la ley 2448 obligados concesionarios de servicios públicos de transportes de personas en vehículos automotores de jurisdicción provincial a asegurar en compañías de reconocida solvencia a los pasajeros que transporta contra todo riesgo e indemnización por un mínimun de $ 18.000.- por cada coche en explotación.

Que por decreto N° 7619 de fecha 13/12/40 el P.E. autorizó a las empresas concesionarias de esos servicios a introducir aumentos en sus tarifas, en proporción no mayor del 10% de su valor y "Con el objeto de cubrir la contratación de un seguro flotante en beneficio de los pasajeros y en concepto de pago de las primas de dicho seguro".

Que por resolución del 12 de diciembre de 1942, el P.E. derogó ese decreto, cancelando, por lo tanto la autoriza-

ción acordada a las empresas para aumentar sus tarifas y suprimiendo el seguro flotante de pasajeros.

Que el motivo determinante de las medidas adoptadas no fué otro que la comprobación de desviaciones en la aplicación de dicho seguro de manera tal que la finalidad de bien público perseguidos en su implantación resultaba en la práctica desvirtuada por esas desviaciones que fué preciso cortar de raíz, suprimiendo su causa originaria hasta arbitrar el modo de evitarlas. Con ese objeto en el mismo decreto derogatorio el P.E. designó una comisión para el estudio del seguro adecuado, capaz de hacer rendir a la institución el beneficio social que puede y debe producir.

Que habiéndose realizado este estudio y aconsejado su reimplantación con los recaudos necesarios para evitar en su aplicación que desnaturalicen la fugción de dicho seguro, y siendo de indudable necesidad pública proveer al resguardo del pasajero, no existen ya motivos para demorar su pronta efectivización.

Que siendo de gran beneficio social su adopción por concurrir en forma sensible a salvaguardar los intereses, tanto de los pasajeros como de los concesionarios se hace imprescindible su reimplantación con carácter obligatorio para pasajeros y concesionarios;

Que la inmensa mayoría de los concesionarios no tienen solvencia suficiente, frente a terceros y pasajeros para afrontar siniestros de relativa importancia, siendo necesario dar seguridad a los transportadores y a los pasajeros.

Que si bien la ley 2449 en su art.27 inc.b) fija en $ 18.000.- por coche en explotación el mínimun del seguro

que están obligados a contratar los concesionarios para hacer frente a las indemnizaciones de terceros y pasajeros, dicha suma no está en relación con los riesgos que los mismos crean.

Que debe exigírseles pues a los concesionarios una solvencia suficiente que respalde el cumplimiento de sus obligaciones y no defraude los intereses ni de los pasajeros ni de terceros y que no teniéndolo ellos, deben subrogarla con el seguro. Por ello el Gobernador de la Provincia decreta;

Art.1º) Restablécese el seguro flotante con carácter obligatorio, en todos los servicios públicos de transportes colectivos, en vehículos automotores de la categoría del "ómnibus", "micro-ómnibus" y colectivos y de toda otra clase que se creare en jurisdicción provincial sujetos al régimen de las leyes 2449 y 2499.

Art.2º) Todas las empresas,sociedades, compañías,o particulares concesionarias de servicios públicos de transportes de pasajeros autorizados por el Superior Gobierno de la Provincia, estarán obligados dentro del plazo de 20 días de la promulgación del presente decreto a garantizar la seguridad de las personas transportadas, contratando los riesgos y accidentes a pasajeros de compañías de seguro de crédito, prestigio y solvencia reconocida, autorizadas al efecto para esta clase de riesgos por la Superintendencia de Seguros de la Nación y que hayan llenado ante el Gobierno de la Provincia los requisitos necesarios para poder operar en dichos seguros.

Art.3º) El seguro sobre accidentes a pasajeros que los concesionarios transportadores estarán obligados a contratar

con las compañías aseguradoras deben cubrir los siguientes riesgos:

1º) Indemnización de todo daño que sufra el pasajero en su integridad física con motivo del viaje, de acuerdo a la siguiente escala:

a) En caso de muerte y por cada pasajero la suma de seis mil pesos m/n. c/l.

b) En caso de lesiones, se graduará el valor de la incapacidad de cada pasajero de acuerdo a la escala establecida por la ley nacional 9688 y su decreto reglamentario, en proporción a la cantidad máxima establecida en el inciso a). En caso de duda la incapacidad del accidentado será determinada por el médico inspector del Departamento Nacional del Trabajo.

Dentro de la suma de $ 6.000.- m/n. (SEIS MIL PESOS m/n.) la indemnización en caso de muerte o lesiones procederá por el solo hecho del daño sufrido, sin requerirse que medie responsabilidad del concesionario transportador.

2º) La responsabilidad civil del transportador hasta veinte mil pesos m/n.($ 20.000) por cada pasajero, con deducción de lo percibido bajo la cobertura anterior.

Este seguro debe cubrir cualquier otra cantidad que esté obligado a pagar el concesionario, por decisión judicial hasta el máximo de $ 20.000.- m/n.por pasajero, en concepto de responsabilidad civil del transportador y que se reclame como compensación del daño emergente, lucro cesante, o daño moral, por considerar a las sumas que surgen de la adopción de la ley nacional 9688, no compensatorias.

Los gastos de atención hospitalaria medida y farmacéutica que fueren necesarias para la curación del pasajero accidentado, deben ser a cargo de la compañía aseguradora.

Los pagos de las indemnizaciones por los accidentes cubiertos por el presente seguro, se harán siempre con intervención de la Sección Servicio Público de Transportes.

Art.4°). A los efectos establecidos en los artículos anteriores, se autorizan a las empresas prestatarias de servicios públicos de transportes colectivos de pasajeros en vehículos automotores, sujetos al régimen de las leyes 2449 y 2499 a cobrar por cuenta de las compañías aseguradoras el suplemento de tarifas destinado al pago de la prima del seguro. El suplemento de tarifa que percibirá el concesionario para la aseguradora será igual a $ 0.05 (cinco cts.) por todo transporte cuyo recorrido sea inferior a 50 Km. $ 0.10 diez cts. diez cts. m/n. por todo transporte cuyo recorrido sea superior a 50 Km. e inferior a 200 Km. y ($ 0.10) diez cts. por cada 100 Km. subsiguientes o fracción. En el caso de que el suplemento antes indicado represente una suma superior al 10% del precio del pasaje, el concesionario deberá percibir el 10% de dicho precio. El suplemento de pasaje ascenderá al doble en los boletos de ida y vuelta y el diez por ciento del valor de los pases o abonos que expidan las empresas. Las primas de los pases libres, de los legisladores y del personal de policía, deberá ser abonado por los concesionarios. En ningún caso podrán viajar sin el seguro correspondiente.

Art.5°) El concesionario a los fines del contralor de la percepción de las primas deberá expedir unicamente los boletos de pasajes que le serán entregados por la aseguradora

y se someterá a las condiciones de contralor que ella establezca. Los boletos de pasajes serán impresos en virtud de orden emanada de la Sección Servicio Público de Transportes en la que se hará constar el titular de la concesión, número y categoría de los vehículos con que se explota la línea, recorrido de la misma, tarifas autorizadas y suplemento de tarifa que debe percibir el concesionario.

Art.6º) En razón de que el contrato de seguro se realiza entre el concesionario y la compañía aseguradora en beneficio del pasajero y a su exclusiva costa, este o sus derecho-habiente, tendrán accion directa para reclamar a la aseguradora el importe de la indemnización.

Art.7º). Las compañías de seguros deben insertar en el dorso de los boletos que deben proporcionar a los concesionarios la advertencia de que el pasajero está asegurado en las condiciones detalladas en la póliza que transcripta en un cartel debe ir colocada en los respectivos vehículos.

Art.8º) Las pólizas de contratos de seguros realizados entre los concesionarios y compañías aseguradoras que se autorizan por el presente decreto, deben ser registradas en la Sección Servicio Público de Transportes, donde quedarán depositados, debiendo ser renovadas con una antelación de 15 días al de su vencimiento.

Art.9º) La Sección Servicio Público de Transportes llevará un libro especial de seguros de accidentes a pasajeros en el que se registrarán las pólizas, estableciéndose el titular de la concesión, número de la misma y vehículos que emplea, compañías aseguradoras, término por el que fué contratado el seguro y fecha de vencimiento.

Art.10º) Independientemente del seguro establecido en el pre

sente decreto, quedan en vigencia para los concesionarios las obligaciones establecidas en los incs. a) y b) del art.27 de la ley 2499.

Art.11º) Los concesionarios que no contrataren en tiempo el seguro flotante serán pasibles de una multa de $ 100.- y la Sección Servicio Público de Transportes contratará a cargo del concesionario el seguro correspondiente.

Art.12º) Comuníquese, etc. ARGONZ.R. DE LOS SANTOS DIAZ.

Salta

La Provincia de Salta ha establecido el seguro flotante de pasajeros con carácter obligatorio en todos los servicios públicos por decreto de fecha 14 de diciembre de 1942, cuyo texto, igualmente por considerarse interesante se transcribe a continuación:

Visto que la ley de tránsito de la provincia y la actual reglamentación del transporte colectivo de pasajeros tiende solamente a asegurar servicios regulares en las distintas poblaciones que atraviesan como así su comodidad e higiene, pero omite lo concerniente a la seguridad de los pasajeros, del personal y terceros en caso de accidentes, catástrofes o siniestros que pudieran ocurrir en el tránsito de los mismos, ni prevé la garantía de su indemnización y:

Considerando: Que el movimiento de pasajeros transportados por vehículos automotores ha adquirido proporciones importantísimas, traduciéndose en el medio más difundido para tal fin.

Que dicho movimiento ha creado un problema social urgente que debe ser contemplado por los poderes públicos para hacer efectivas las garantías que tienen los transportados en los daños que sufran con motivo de los viajes realiza-

dos por empresas que prestan servicios públicos, similar a la obligación consignada en el art.184 del C. de C.

Que la ley nacional Nº 12346 de creación de la comisión Nacional de Coordinación de Transportes cuida atentamente esos derechos de los pasajeros estableciendo el deber de asegurar todos sus riesgos (arts. 25,26 y 27 del decreto reglamentario).

Que el amparo y la protección de los usuarios de este servicio público no ha sido contemplado hasta hoy sino en forma aislada por algunas compañías aseguradoras, mediante pólizas del tipo ordinario que por su naturaleza limita el número de pasajeros a indemnizar y el monto de la reparación.

Que las provincias de Santa Fe, Tucumán, La Rioja y Corrientes, entre otras contemplan en su legislación la solución de este problema.

Que muchos países europeos y americanos cuentan con una legislación abundante para salvaguardar esos derechos.

Que el Congreso Argentino de Transportadores sobre Caminos destacó la necesidad de buscar un remedio a este problema social, ante el anhelo pavoroso del público para obtener un resguardo efectivo de los daños que sufra en los viajes.

Que los siniestros producidos alcanzan a cifras alarmantes afectando particularmente a las clases sociales menos pudientes que más emplean este medio de locomoción.

Que la topografía de la provincia presenta características muy especiales debido a las numerosas poblaciones ubicadas en valles encerrados por elevadas montañas a las que circundan caminos de cornisa los cuales ofrecen riesgos evi

dentes al transporte automotor, como lo comprueban a menudo los lamentables accidentes ocurridos en diversos puntos de la provincia.

Que si bien es cierto que las empresas concesionarias de los servicios públicos de transporte automotores están obligadas a indemnizar los daños causados, es verdad también que en su gran mayoría no están en condiciones económicas de garantizar las indemnizaciones correspondientes como lo demuestra el crecido número de litigios que se ventilan en todos los tribunales del país.

Que además de la manifiesta insolvencia de que adolecen la gran mayoría de las empresas transportadóras hay que agregar deficiencias muy serias tales como la mala calidad de los vehículos transportadores y sus accesorios, el sistema de asociados múltiples en una misma empresa, lo que diluye su responsabilidad o la aminora, la responsabilidad precaria en lo físico, intelectual y a veces en lo moral de los conductores de vehículos, la falta de una civilidad adecuada que haga posible disminuir los riesgos del tránsito, etc. condiciones todas ellas que concurren a determinar el alto porcentaje de accidentes.

Que en algunas provincias los propios gremios de transportadores han peticionado en formas diversas y reiteradamente al Estado la solución de este mal y por su parte la Superintendencia de Seguros de la Nación se abocó al estudio del problema encontrando la mejor solución posible del mismo.

Que para el caso del seguro a pasajeros sin limitación de número y con una indemnización hasta de $ 20.000.- por cada uno, el importe de la prima debe ir englobado en el precio del boleto en forma tal que sin alterar ese precio

máximo no se lesionen los intereses de los empresarios ni de los pasajeros.

Que el seguro de pasajeros tiene un carácter y una finalidad eminentemente social y su aplicación se circunscribe a servicios públicos acordados por la provincia y sometidos a su exclusiva jurisdicción y contralor, existiendo además una relación inmediata y directa entre este y aquellas por lo que el poder concedente puede y debe condicionar la inscripción de las compañías aseguradoras a la efectiva solvencia de las mismas, con independencia y concurrentemente a las facultades de la Superintendencia de Seguros de la Nación, bajo cuya dependencia y control se encuentran estas últimas en todo lo relacionado con su organización y funcionamiento.

Que no solo debe considerarse la implantación del seguro a pasajeros, sino igualmente al terminar los distintos tipos de pólizas y formas de financiar sus primas, por estos fundamentos el vicepresidente 1º del H. Senado de la Provincia, en ejercicio del P. E. decreta:

Art.1º) Establécese el seguro flotante de pasajeros con carácter de obligatorio en todos los servicios públicos de transportes automotores (ómnibus, micro-ómnibus y colectivos) en jurisdicción provincial, independientemente del seguro ordinario a favor del personal y terceros, que se establece también con carácter obligatorio.

Art.2º) Todas las empresas, sociedades, compañías o particulares concesionarios de servicios de transporte de pasajeros estarán obligados a garantizar la seguridad de las personas transportadas mediante la exhibición de la póliza correspondiente de seguros, la que deberá ajustarse a los que

autoriza la Superintendencia de Seguros de la Nación para esta clase de riesgos, con obligación de indemnizar en caso de muerte por accidente hasta la suma de $ 20.000.-por persona, sin excluir la indemnización por incapacidad o lesiones, tomando como base la escala determinada por la ley nacional de accidentes de trabajo 9688 y su decreto reglamentario.

Art.3º) La póliza a favor del personal y terceros será del tipo ordinario y el pago de su prima estará totalmente a cargo de los empresarios, sociedades o particulares concesionarios.

Art.4º) La póliza a pasajeros se ajustará al tipo que asegure la totalidad de los mismos y el pago de su prima se obtendrá mediante un suplemento de tarifa igual a 0.05 por todo transporte cuyo recorrido sea inferior a 50 Km. 0.10 del importe del boleto. Cuando se expidan pases o abonos, el importe de la prima o suplemento de tarifa no podrá exceder tampoco del 10% del precio de los mismos. Estos importes adicionales irán incluídos en el precio de los boletos, para lo cual y en cada caso, se confeccionarán las tarifas correspondientes puntualizándose lo que corresponde al precio del boleto y lo que corresponde al pago de la prima.

Art.5º). En la contratación de las pólizas, las empresas transportadoras se ajustarán a los plazos y términos siguientes:

a) a las empresas que no tengan seguro alguno se les acuerda un plazo improrrogable de 60 días para cumplir con el presente decreto, y

b) a las empresas que hubieren contratado pólizas del tipo

ordinario, la obligación de renovarlas a su vencimiento y completar sus pólizas actuales con las del seguro de pasajeros, dentro del mismo plazo improrrogable de 60 días. y ajustándose siempre a la forma y condiciones establecidas por este decreto.

Art.6º) Las compañías aseguradoras para estar en condiciones de operar en el territorio de la provincia deberán llenar los siguientes requisitos.

a) encontrarse debidamente autorizadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación para contratar seguros a pasajeros en esta provincia.

b) Denunciar los miembros que la componen y el número de riesgos que explotan.

c) Denunciar el capital integrado, el capital de reserva y el capital integrado y de reserva que respalda a cada riesgo que explotan y,

d) tener un capital mínimo integrado de $ 1.000.000 y establecer una agencia o sucursal en la capital de esta provincia. En caso de que el P. E. en resta de los distintos riesgos que aseguren las compañías considere que 1.000.000 de capital integrado no respalda debidamente el seguro contra riesgos de pasajeros, podrá exigir un aumento prudencial del mismo, que satisfaga esta condición.

Art.7º) El Ministerio de Gobierno, Justicia e Instrucción Pública, librará oficio a los Señores Intendentes Municipales y Presidentes de las Comisiones Municipales de la Provincia para que en las respectivas jurisdicciones adopten las medidas tendientes a asegurar el estricto cumplimiento del presente decreto.

Art.8º) El presente decreto empezará a regir 30 días después de su publicidad en el Boletín Oficial de la Provincia.

Art.9º) Comuníquese. etc. ORTELLI. ALBERTO B. ROVALETTI.

Conforme a las disposiciones transcriptas es el pasajero, mediante el pago de un suplemento en el precio del boleto el que paga su seguro de responsabilidad civil.

El suplemento de tarifa que esta percibe para la compañía de seguros es de 0.05 por todo transporte cuyo recorrido es inferior a 50 Km. y 0.10 en caso de ser superior a esa distancia.

Este tipo de póliza ha dado lugar a numerosas críticas. Del punto de vista legal es de observar que su aplicación solo puede tener lugar por medio de dos soluciones igualmente objetables.

a) Si el suplemento que cobra el pasajero en prima independiente del precio del boleto, es evidente que es facultativo del pasajero abonar este último conforme a la ley es el transportador quien está obligado a cubrir el riesgo de respons bilidad por daños al pasajero y de ningún modo puede aquel descargar su obligación en este último.

b) Si el suplemento se halla involucrado en el precio del boleto sin discriminar lo que corresponde a uno y otro, es innegable que se provoca un aumento de tarifa, retención esta que por no hallarse fundada en ninguna necesidad de orden económico, tampoco se justifica.

Esta forma de aseguramiento ha sido objeto de las siguientes observaciones por parte de los mismos empresarios del transporte automotor.

La prima se halla determinada por la capacidad de tran

parte del vehículo y por el contrario en el caso de la póliza de referencia, esta relación no se halla fundada en ningún estudio económico.

Se ha sostenido asimismo que no se trata de un seguro "flotante". Se entiende por tal aquel que por anticipado no se puede determinar el total del monto asegurado. En cambio, en este caso se conoce el máximo pero el llamado "flotante" es lo que permite introducir con cierto ingenio el recurso de nuevas primas, a pesar de que el valor asegurado sea siempre el mismo.

En un principio elemental en materia de servicios públicos que la tarifa debe cubrir todos los gastos de explotación. Entre los rubros que constituyen tales gastos, está el costo del seguro para cubrir los riesgos de la empresa, sea en concepto de primas abonadas a una compañía, o las reservas que razonablemente y para este fin hiciera el transportador. No se explica entonces que sobre la tarifa se imponga en todos los casos un adicional destinado a pagar el precio de un seguro sin antes haber determinado que las tarifas actuales no permiten absorver el costo del mismo.

El procedimiento que se ha seguido denominado flotante es el de un suplemento de aplicación mecánica, automática para todos los pasajes y este sistema produce un aumento general de tarifas, en perjuicio inmediato de los usuarios y en provecho exclusivo de la compañía aseguradora.

<u>Disposiciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación.</u>

Como complemento de lo expuesto referente al seguro sobre riesgos de accidente a pasajero (Seguro colectivo en el

transporte de pasajeros) a continuación se transcribe el texto de diversas resoluciones dictadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación, en distintos casos en que debió intervenir para dictaminar sobre cuestiones relativas a autorizaciones a empresas para funcionar, condiciones a reunir por las compañías aseguradoras, etc.

1º) <u>Resolución nº 486 de fecha 6 de mayo de 1944 autorizando a las compañías que deseen a operar bajo las condiciones vigentes a la fecha.</u>

Seguro sobre riesgos de accidentes a pasajeros.

Vistas estas actuaciones; y considerando:

a) que el plan del rubro, conocido también como seguro flotante de pasajeros, fué impuesto con carácter obligatorio por algunos gobiernos de Provincia; hecho que obligó a esta Superintendencia a pronunciarse sobre bases preestablecidas por reglamentaciones locales, no obstante que muchas de ellas, por tratarse de materias técnicas, son de su resorte;

b) que las conclusiones expuestas por esta Repartición sobre el citado plan en su informe elevado con fecha 9 de marzo ppdo. (exp. nº 2182 Prov. nº 3009) al Ministerio de Hacienda se pusieron en conocimiento del Departamento del interior por Resolución Ministerial nº 319 de 10 de abril último (exp.M.H. nº 46.596-944) a efectos de que fueran sometidas a consideración de las intervenciones federales, en las provincias de Santa Fe, Tucumán, Salta, La Rioja y Corrientes, para que las mismas resolvieran aspectos importantes del seguro implantado, previo asesoramiento de los organismos locales competentes en materia de servicio público de

transportes;

c) que la prima de dicho seguro, desde que proviene de un suplemento o recargo en el precio del boleto impuesto al pasajero, no debe sufrir detracciones o desviaciones de destino incompatibles con el carácter eminentemente social y la naturaleza compulsiva del seguro;

d) que se ha comprobado la existencia de gestores en los trámites previos a la implantación del seguro, que determinaron ingentes gastos que debieron ser afrontados por las compañías aseguradoras;

e) que la colocación de pólizas mediante un cuerpo de productores fuertemente remunerados, procedimiento que no se justifica atento el carácter obligatorio del seguro y las condiciones básicas uniformes a que se halla sujeto, constituye también un factor de encarecimiento inadmisible;

f) que los intermediarios y gestores a comisión se han hecho reconocer por aseguradoras que explotan dicho ramo y por varios años, más de la tercera parte de las primas que aquéllos perciben; cabiendo destacar que no se trata solamente de corredores de seguros de profesión, sino también de personas que debían interponer su influencia ante las autoridades para lograr el buen éxito de las gestiones administrativas previas destinadas a obtener la implantación del seguro de accidentes a pasajeros; es decir, que tan importante detracción no beneficia en forma alguna al pasajero, ni al concesionario del servicio público de transporte, ni al asegurador;

g) que la situación puntualizada en el considerando ante-

rior es injustificable, tanto en el caso que la prima del seguro fuera excesiva, supuesto en que correspondería reducirla a efectos de disminuir su onerosidad, como en la hipótesis de que fuera insuficiente, circunstancia que de por sí impediría el pago de toda comisión a intermediarios o gestores;

h) que las verificaciones efectuadas por esta Superintendencia de seguros y de los informes elevados por las empresas aseguradoras autorizadas para operar en este plan, resulta que las mismas han percibido en concepto de primas hasta el 31 de marzo ppdo. la suma de $ 647.144.66 de la cual sólo han destinado la cantidad de $ 26.583,49 para la indemnización de siniestros ocurridos a pasajeros, cifra esta última que incluye los siniestros pendientes de pago;

i) que la naturaleza que reviste el seguro de accidentes de pasajeros hace indispensable reservar un porcentaje importante de la prima para formar un fondo que permita afrontar los desvíos de siniestralidad previsibles en esta clase de riesgos y así lo ha exigido esta Repartición fondo del cual el asegurador sólo puede disponer con las precauciones y responsabilidades de un administrador diligente y correcto de intereses ajenos; todo ello sin perjuicio de la necesidad de la implantación de un adecuado sistema de reaseguros;

j) que los resultados del estudio integral de los problemas vinculados con el presente plan de seguros, a que se halla dedicada la Repartición, se conocerán dentro de un término breve, razón por la cual, con carácter precario y hasta tanto se hayan concretado definitivamente las

bases técnico-económicas y jurídicas a las cuales los aseguradores deben ajustar sus operaciones en este ramo y teniendo en cuenta la situación de hecho creada por las reglamentaciones provinciales en vigencia, sólo cabe autorizar temporariamente la explotación del plan en las condiciones aprobadas hasta la fecha;

k) Por todo lo expuesto y atento que la gestión de esta Superintendencia, como organismo técnico del poder público, sólo puede estar orientada y está en el sentido de la mejor protección de los asegurados por encima de cualquier interés particular;

EL SUPERINTENDENTE DE SEGUROS

RESUELVE

1°) Autorizar hasta el 31 de octubre del año en curso para operar bajo las condiciones vigentes a la fecha a las entidades de seguros que así lo soliciten y reúnan los requisitos hasta ahora exigidos.

2°) Autorizar a las Oficinas competentes de la Repartición para ponerse en contacto con la Inspección General Comercial de la Comision Nacional de Coordinación de Transportes a los efectos de realizar los estudios indicados en la resolución B. 209/44, dictada con fecha abril 12 de 1944 por dicho organismo, que fué recibida en el día de ayer.

3°) Con suficiente antelación al vencimiento del plazo señalado precedentemente, las oficinas competentes propondrán las bases definitivas para una reglamentación completa del presente seguro; a cuyo efecto se volverá a pedir la colaboración de las autoridades de la provincia.

4º) Regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.

2º) <u>Resolución nº 536 de fecha 24 de octubre de 1944 prorrogando hasta el 31 de enero de 1946 las autorizaciones concedidas a compañías para operar en el seguro sobre riesgos a pasajeros.</u>

SEGURO SOBRE RIESGOS DE ACCIDENTES A PASAJEROS

Visto lo dispuesto por Resolución nº 485 del 6 de mayo último y el resultado de las gestiones realizadas por las Oficinas competentes de la Repartición para obtener las estadísticas pertinentes; y

ATENTO:

Los datos enviados el 27 de setiembre último por el Ministerio de Gobierno e Instrucción Pública de la Provincia de la Rioja; el 10 del corriente por la Dirección Nacional de Transportes; el 12 del mes en curso por la Dirección de obras Públicas de la Provincia de Santa Fe; y que aun no se han recibido en esta Repartición los antecedentes requeridos a la Dirección Provincial de Vialidad de la Provincia de Corrientes y al Ministerio de Gobierno, Justicia e Instrucción Pública de la Provincia de Salta; y

CONSIDERANDO

a) que un examen primario de los informes y antecedentes suministrados ha permitido comprobar la insuficiencia de los mismos; razón por la cual aquéllos son susceptibles de informaciones ampliatorias como así también de aclaraciones previas a su consideración y estudio;

b) que, además, se encuentra actualmente pendiente de resolución del Ministerio de Hacienda el aspecto referente al pago de elevadas comisiones a intermediarios y

gestores, asunto éste de capital importancia para la fijación de las bases técnico-económicas del plan; y

c) Que es necesario contemplar la situación de aquellas entidades que explotan actualmente dicho plan, cuyas autorizaciones vencen el día 31 de octubre próximo, como así también la de las sociedades que ha solicitado incorporar a sus actividades esta nueva rama del seguro;

EL DIRECTOR GENERAL DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS

RESUELVE

1º) Prorrogar hasta el 31 de enero de 1945 las autorizaciones concedidas oportunamente para operar en el seguro sobre riesgos a pasajeros.

2º) Acordar autorizaciones hasta esa misma fecha bajo las condiciones vigentes, a las entidades de seguros interesadas que reúnan los requisitos hasta ahora exigidos.

3º) Regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.

3º) <u>Resolución nº 564 de fecha 18 de enero de 1945 acordando autorizaciones a las entidades aseguradoras interesadas en la explotación del seguro sobre riesgos de accidentes a pasajeros siempre que reunan los requisitos que en la misma se establecen.</u>

Seguro sobre riesgos de accidentes a Pasajeros.

Visto lo dispuesto por Res. nº 535 del 24 de octubre próximo pasado y atento el estado de los estudios que se realizan por las oficinas competentes de la Repartición de acuerdo con lo encomendado por Res. Nº 485 del 6 de mayo de 1944, y

Considerando:

1º) Que se halla aún pendiente de resolución del Ministerio

de Hacienda el aspecto referente al pago de comisiones a intermediarios y gestores, cuya solución es primordial para la fijación de las bases técnicas-económicas del seguro.

2º) Que las compilaciones estadísticas practicadas hasta la fecha, no son lo suficientemente completas como para permitir la consideración integral del problema, con miras a estructurar un plan de seguro sobre bases más convenientes y perfeccionadas.

3º) Que las características experimentales que reviste la explotación de este seguro, se acentúan en la actualidad por las condiciones precarias imperantes e inconvenientes de todo orden que soporta el transporte automotor.

4º) Que es necesario contemplar la situación de las entidades aseguradoras que explotan dicho seguro y cuyas autorizaciones vencen el 31 de enero próximo.

5º) Que mientras subsistan las causas que dificultan llegar a una solución general en cuanto a la estructura del plan y a las condiciones de su funcionamiento, es oportuno acordar las autorizaciones solicitadas sobre las mismas bases técnico-contractuales actualmente en uso, condicionadas a los ajustes que en cualquier momento imponga la Superintendencia.

6º) Que el tiempo transcurrido desde la implantación de este seguro, permite fijar los requisitos generales que deberán cumplir las sociedades para su explotación.

7º) Que, a este respecto, teniendo en cuenta el carácter eminentemente social y la naturaleza compulsiva del seguro, deben establecerse recaudos suficientes sobre

capital,reaseguros, reservas, experiencia aseguradora,etc.

EL DIRECTOR GENERAL DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS

RESUELVE:

1º) Acordar autorizaciones a las entidades aseguradoras interesadas en la explotación del seguro sobre riesgos de accidentes a pasajeros, siempre que se reúnan los siguientes requisitos:

a) Tener una antigüedad de por lo menos 5 años como empresa aseguradora.

b) Demostrar la posesión de un capital integrado no inferior a $ 200.000.-

c) Además de lo fijado en el punto anterior, la Superintendencia establecerá en cada caso el capital necesario para poder incorporar ese nuevo ramo, teniendo en cuenta los que la sociedad explote, la posesión de reservas libres, solvencia, etc.

d) Acreditar la celebración de un contrato de reaseguros de excedentes de pérdidas en las siguientes condiciones: deberá cederse a los reaseguradores en primer excedente sobre una suma no mayor de $ 50000.- y hasta una suma no menor de $ 200.000.- por cada siniestro o bien un porcentaje no mayor del 60% de las primas del año, si el reaseguro es a excedente de primas.

e) La Superintendencia según la cobertura proporcionada por los reaseguradores, determinará en cada caso el régimen de reservas de contingencia y las condiciones de su constitución.

2º) Las sociedades que cumplan los requisitos enunciados serán autorizadas para operar en dicho seguro con las

condiciones técnico-contractuales actualmente en vigor con la obligación de introducir en las mismas, en cualquier momento, los reajustes o modificaciones que imponga la Superintendencia.

3º) Regístrese, comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.

4º) <u>Resolución nº 789 de fecha 8 de mayo de 1946 ampliando los requisitos exigidos por resolución nº 554 de fecha 18 de enero de 1946, referente a la constitución de reservas y a la supresión de comisiones y bonificaciones.</u>

<u>SEGURO SOBRE RIESGOS DE ACCIDENTES A PASAJEROS</u>

Visto lo dispuesto por resolución nº 554 de fecha 18 de enero de 1946, atento el estado de los estudios efectuados; y

CONSIDERANDO:

1º) Que en el artículo 1º, inc. e) de la Resolución precitada se previó el régimen de reservas de contingencia y las condiciones de su constitución;

2º) Que, como se expresara en la Resolución nº 485 de fecha 6 de mayo de 1944, "la naturaleza que reviste el seguro de accidentes a pasajeros hace indispensable reservar un porcentaje importante de la prima para formar un fondo que permita afrontar los desvíos de siniestralidad previsibles en esta clase de riesgos y así lo ha exigido esta Repartición, fondo del cual el asegurador sólo puede disponer con las precauciones y responsabilidades de un administrador diligente y correcto de intereses ajenos; todo ello sin perjuicio de la necesidad de la implantación de un adecuado sistema de reaseguros".

3º) Que en el artículo 1º, inc. d) de la Resolución nº554, se estableció un régimen para los contratos de reasegu

res a realizar en esta clase de operaciones;

4º) que los riesgos en curso existentes al cierre de ejercicios se circunscriben a los pasajeros en viaje y a los boletos de retorno expedidos y aun no utilizados, lo que hace que la reserva pertinente, constituída con el 40% de las primas netas del ejercicio, de acuerdo con lo dispuesto por Resolución nº 124 para seguros eventuales (en general), no se considere aplicable en lo que respecta al presente caso;

5º) que el examen de las estadísticas que han sido proporcionadas a esta Repartición permiten establecer bases experimentales para tales reservas, sujetas a los reajustes que puedan imponer los resultados de la explotación;

6º) que otro aspecto importante en la contratación del seguro mencionado lo constituye el sistema de bonificaciones y comisiones a gestores o intermediarios, a cuyo respecto esta Superintendencia ha sostenido reiteradamente que, por la naturaleza y fundamento de dicho seguro, no puede consentirse que la prima abonada por los pasajeros en forma de suplemento del costo del viaje, sufra ninguna detracción, sea en concepto de bonificación, compensación o pago de comisiones, etc. porque lo contrario significaría dar a dicha prima una aplicación extraña a la finalidad indemnizatoria perseguida con la citada contribución impuesta obligatoriamente a los pasajeros; grave desviación que ha podido observarse en la práctica de este seguro;

7º) que el criterio expuesto en el punto precedente ha sido confirmado por resolución nº 193 del Ministerio de Ha-

cienda de fecha 3 de abril de 1945 (Expte.nº1406/942);

8º) que se ha considerado necesario encarar este seguro en forma integral, a efectos de estructurar un plan sobre bases adecuadas a su naturaleza y fines;

9º) que en tal sentido cabe expresar que no obstante lo expuesto precedentemente, corresponde ajustar aquellos requisitos de orden general cuando así lo aconseje la experiencia recogida y los estudios técnicos realizados;

EL DIRECTOR GENERAL DE LA SUPERINTENDENCIA DE SEGUROS

RESUELVE:

1º) Ampliar los requisitos exigidos por Resolución nº 554 de fecha 18 de enero de 1945 para que esta Superintendencia autorice la explotación del seguro sobre riesgos de accidentes a pasajeros, en la siguiente forma:

a) Reserva para Riesgos en curso: Se constituirá con el 18% de las primas del ejercicio, netas de anulaciones y reaseguros.

b) Reserva de Contingencias para Supersiniestros,etc: Se constituirá con el 10% de las primas de cada ejercicio, netas de anulaciones y reaseguros, la que se irá aumentando hasta que alcance el 60% de la producción del ejercicio de mayor primaje (primas netas de anulaciones).

Esta reserva sólo podrá ser utilizada mediante autorización expresa de esta Superintendencia.

c) Comisiones y Bonificaciones: Se suprimirán totalmente las comisiones y/o bonificaciones a organizaciones, intermediarios o gestores que intervengan en la contratación de estos seguros.

2º) Comuníquese y publíquese en el Boletín Oficial.

<u>El seguro impuesto por la ley 12346 sobre creación de la Comisión Nacional de Coordinación de transportes.</u>

La ley nacional nº 12346 de creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes establece en su artículo 8º lo siguiente:

"Toda solicitud de permiso para establecer servicios de transportes por caminos deberá acompañarse de un certificado de depósito en el Banco de la Nación Argentina, en títulos nacionales, como garantía del cumplimiento de las obligaciones impuestas y para responder a las indemnizaciones a que hubiere lugar. Esa garantía no será menor del 10% del capital destinado al establecimiento del servicio".

La finalidad que persigue el depósito según los términos de la ley es en "garantía de las obligaciones impuestas y para responder a las indemnización a que hubiere lugar". Infiere así que este depósito no puede tener otro objeto que responder:

1º) Por las multas que la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes le aplique siempre que no haya dado cumplimiento dentro del término que la intimación le fije.

2º) Por toda indemnización de que por sentencia judicial deba satisfacer a consecuencia de un siniestro en la medida en que el seguro contratado no le cubra.

Todo esto demuestra que la imposición del seguro y del depósito de garantía son obligaciones que debieran ser consideradas en forma alternativa y no conjuntamente, dado que persiguen el mismo objeto.

Así lo han entendido todas las legislaciones extranjeras

al contemplar la posibilidad de sustituir el seguro por una garantía o fianza.

Análisis del inciso f) del art.10 de la ley 12346.

Entre las obligaciones de las empresas sometidas al régimen de la ley 12346, el art.10 inc.f) de la misma impone en la de "asegurar sus riesgos y los de las personas y cargas que trasporten comprendiendo los riesgos de terceros.

Esta disposición ha sido considerada también en el cap. III del reglamento General que establece en forma más explícita: Las empresas deberán asegurar sus propios riesgos (incendio y daños del vehículo) y los de las personas y cargas que transporten, comprendiendo los riesgos de terceros y los del personal, a los efectos de las leyes de accidentes del trabajo.

Como puede verse se ha establecido la obligación por parte de las empresas automotores de asegurar todos los riesgos inherentes a la circulación de sus vehículos.

Sin embargo, ante esa exigencia legal, se presenta la dificultad practica de su aplicación y sin temer a exagerar puede afirmarse que hasta la fecha no existen más que muy pocas empresas que han cumplido con esta obliga ción.

Los inconvenientes son múltiples tanto de parte de las compañías aseguradoras, como de las empresas de automotores.

Objeciones de las compañías de seguros.

El número de compañías de seguros que cubren los riesgos del transporte automotor es reducido. El motivo principal del poco interés que ponen en este negocio se debe a la mala experiencia que ellos han tenido al respecto. Las obje-

ciones que formulan son las siguientes:

Para asegurar los riesgos del transporte es necesario que las compañías tengan distribuídos agentes en casi todos los pueblos de la República y mientras ello no suceda la mayería de ellas se ven obligadas a limitar sus negocios a las Provincias de Buenos Aires, Santa Fe, y Córdoba donde es posible el traslado fácil dentro de las 24 Km. al lugar del siniestro.

Otra es la poca confianza que inspira a las compañías el gremio de fleteros (empresas de transportes). Operan de mala fe provocando el accidente.

Tampoco ofrece garantías la policía de campaña y la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes.

Por todas estas razones la mayería de las compañías se niegan a cubrir el riesgo de robo e incendio del vehículo o de la carga.

<u>Objeciones de las empresas automotoras.</u>

Que las pólizas que tienen en vigencia las compañías no se adoptan a cubrir los riesgos que exige la ley 12346 y en el caso de querer cumplir en forma completa con esta disposición es necesario contratar tres o cuatro clases de seguros, resultando ello sumamente oneroso para el transportador, con el inconveniente de que quedan diversos riesgos a su cargo.

Entre las compañías de seguros que otorgan más facilidades se encuentran algunas poco serias y responsables, que dado vez que se produce un siniestro tratan de eludir o rebajar la indemnización.

<u>Cooperativas de seguros y Sociedades de Seguro Mutual.</u>

Con el objeto de obviar algunos de los inconvenientes

señalados , dos organizaciones gremiales del transporte automotor han promovido la creación de una Sociedad de Seguro mutual y de una cooperativa de seguro.

<u>El seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor en la legislación comparada.</u>

La legislación de los diversos países respecto a la responsabilidad civil por daños causados por automotores en general se divide en dos grupos.

a) Las que han sancionado disposiciones especiales Alemania, Suiza, etc.)

b) Las que aplican los principios generales del derecho civil. (Argentina, Bélgica,Francia, España, etc.)

En cuanto al seguro obligatorio de este riesgo varias son las legislaciones que lo han impuesto. Gran Bretaña, Dinamarca, Noruega, Suecia, Suiza, Canadá, Nueva Zelandia,E.E. U.U. etc.

En todos los países nombrados, sólo es obligatorio el seguro que cubre los riesgos de la responsabilidad civil pero todo transportador es libre de contratar los riesgos propios sobre su material rodante. Asimismo se admite que los propietarios sean sus propios asegurados, ofreciendo en sustitución del seguro las garantías que la ley o administración exija.

<u>Gran Bretaña.</u>

En Gran Bretaña conforme a las prescripciones establecidas en la Road Traffic Act. 1930, 2a. parte y las enmiendas introducidas por la Road Traffic Act 1934, todo usuario de un vehículo automotor que dedique el mismo a su uso particular o al servicio público de transporte, está obligado a asegurarse contra riesgos de terceros.

(Art.36 inc.1º ley 1930).

El término vehículo automotor está tomado en la ley de un sentido general y se incluye por lo tanto hasta las motocicletas. En el vocablo "terceros" no se incluye al personal del trabajo del vehículo ni a las personas transportadas si el transporte no es consecuencia de un contrato (art. 36 inc.b) apartado i).

A esta regla general respecto a la obligatoriedad del seguro, la ley fija taxativamente las siguientes excepciones:

a) Cuando se trate de vehículos de propiedad de la administración (autoridades municipales y policiales; art.35 inc.4º y 6º ley 1930).

b) Cuando se ha depositado en la Contaduría General de la Corte Suprema a nombre de ésta, la suma de quince mil libras (art.35, inc. 4º ley 1930).

c) Cuando se trate de tranvías o troley-ómnibus cuya circulación ha sido autorizada por ley (art.35 inc.5º ley 1930).

Se prescriben optativamente las siguientes formas de aseguramiento:

1º) Contrato de seguro. El seguro deberá contratarse con un asegurador autorizado. Se entiende por tal una compañía de seguros o un agente de seguros que cumple con las prescripciones de la ley denominada The Assegurance Compañies Act. 1909. modificada por la Road Traffic Act. 1930 (art.36, inc.3º Ley 1930).

2º) Garantía de un asegurador autorizado o de una persona que practique en el Reino Unido el servicio de contratos de afianzamiento de esa clase (art.37 ley 1930).

3º) Depósito de la cantidad de 15.000 libras en la Cont. General de la Corte Suprema (art.36 inc.4º y art. 38 ley 1930).

En cuanto al alcance de las pólizas se establece que no obstante cualquier excepción que se estipule respecto a la responsabilidad del asegurador, ésta no tendrá efecto legal alguno frente a la acción de terceros (art.36, inc.4º y art.38 ley 1930).

Esta regla general ha venido a ser tratada en forma cguista por la ley de 1934 que introduce ciertas enmiendas a la Road Traffic Act. 1930. En efecto en el art. 12 se establece que cualquier restricción a la responsabilidad del asegurador estipulada en la póliza, respecto a edad o condición física o mental del conductor o conducción, potencia, o valor del vehículo, o número de personas o a peso o condiciones físicas de la carga a transportar, o al tiempo y lugar en que el vehículo es usado, deberá ser tenida como de ningún valor respecto a terceros y solo dará derecho a repetición entre partes.

Como puede observarse su alcance no tiene excepción alguna.

A los fines de la ley inglesa una póliza comienza a tener efecto solo desde el momento en que el asegurador extiende un certificado al asegurado en la forma que las reglamentaciones prescriben y que contenga todas condiciones estipuladas (art.36,inc.5) ley 1930). Igual disposición se establece por el caso de fianza (art.37,inc. 2º Ley 1930).

La primera obligación del asegurador es pagar la cantidad que se ordena por sentencia contra la persona asegura-

da con los intereses y cartas correspondientes a retirar o cancelar el seguro, salvo los casos siguientes:

a) Si se ha emitido notificar al asegurador dentro de los siete días de iniciado el proceso.

b) Hasta que el asegurado haya sido condenado a pagar en virtud de sentencia definitiva.

c) Si antes de ocurrir el accidente la póliza había sido cancelada por mutuo consentimiento o en virtud de alguna disposición contenida en ella.

d) Por devolución del certificado o declaración reglamentariade su pérdida o destrucción por parte del asegurado o iniciación de una acción por parte del asegurador por falta de devolución, antes del accidente o después del mismo, pero antes de 40 días desde que tuvo efecto la cancelación de la póliza.

e) Por sentencia en un juicio iniciado antes o dentro de los 3 meses después del comienzo de la acción de indemnización que establezca el derecho del asegurador a anular la póliza a causa de una ocultación o falsa declaración de un hecho material o de la anulación de la póliza.

El asegurador, el propietario con fianza o con depósito debe pagar en cada caso los gastos de hospital o asistencia médica por el tratamiento del tercero o pasajero lesionado (art.38, inc.2º ley 1930 y arts. 16 y 17 ley 1934).

La quiebra o insolvencia de la persona asegurada por una póliza no afecta la obligación del asegurador respecto de la responsabilidad en que aquella persona incurra por los riesgos incluídos en la póliza.

Declaraciones obligatorias relacionadas con el seguro.

a)) Por parte del conductor. 1º) El conductor del vehículo está obligado a declarar su nombre y dirección y nombre y dirección del propietario y a presentar el certificado de seguro si ello le es requerido. 2º) En caso de un accidente del que haya resultado lesión para una persona, el conductor si no ha presentado el certificado a un agente, deberá dar cuenta a la policía lo más pronto posible y como máximo dentro de 24 horas y en ese acto deberá presentar el "certificado". En cualquier caso éste deberá ser presentado antes de 5 días en el puesto de policía que se designe.(art.40, inc.2º ley 1930).

b) Por parte del propietario.

El propietario está obligado a dar la información que le sea solicitada por un jefe de policía o en su nombre, a efectos de determinar si el vehículo era o no manejado en contravención, en el momento en que fué requerido al conductor la presentación del certificado (art.40, inc.2º ley 1930).

c) Por parte de la persona contra quien se hace una reclamación.

La persona contra quien se hace una reclamación por una responsabilidad que debe estar cubierta por póliza, esta obligada a declarar si está asegurada o lo hubiera estado en caso de que el asegurador no hubiera anulado o cancelado la póliza y de manifestar los datos especificados en el certificado. La omisión de esta obligación constituye una infracción (art.13 ley 1934).

d) Por parte del jefe de policía. Un jefe de policía si le es requerido por una persona que alegue tener titu-

lo para reclamar un pago de honorarios en razón de una asistencia de emergencia, debe proporcionar a esa persona la información que esté a su disposición en cuanto a señales de identificación del conductor y vehículos de cuyo uso se pretende desviar la lesión (art.27 inc.1º ley 1934).

La ley inglesa determina varias penas por infracción a las prescripciones sobre aseguramiento.

1º) La omisión en el aseguramiento que se ordene por la ley, se pena con multa hasta 50 libras, con prisión hasta 3 meses o con ambas penas. Se impone además como pena necesariamente conexa, la inhabilitación por 12 meses desde la fecha de la sentencia para retener u obtener licencia de conducción de vehículo automotor. Acerca de la pena conexa el Tribunal esta facultado para sentenciar de otro modo o inhabilitar por un plazo mayor (art.35, inc.2º art.4º inc.8º ley 1930).

2º) La falsificación o alteración de una póliza, garantía o certificado la utilización de tales documentos; la declaración para obtenerlos en propio o ajeno beneficio o su expedición con falsedad, hecha en conocimiento, a fin de inducir a engaño, es declarado delito y se sancionan al respecto penas especiales de multas y prisión. Se autoriza, asimismo la incautación policial del documento (art.11º ley 1930).

3º) Las infracciones a las prescripciones de la ley que no tienen penas especiales, se castigan con multa hasta de 20 libras por la primera vez y hasta 50 libras o prisión hasta 3 meses, por la segunda o subsiguientes (Art.113 incs.1º y 2º ley 1930).

Los procesos por infracciones a las prescripciones de

esta parte de la ley deben ser iniciados dentro de 6 meses desde la comisión de la infracción o de 3 meses desde que llega a conocimiento del fiscal y dentro del plazo máximo de un año desde que fué cometida (art.36,inc.3° ley 1930).

El ministerio del Transporte puede dictar reglamentaciones en general acerca de la parte de la ley concernientes a seguros, a fin de poner en ejecución sus prescripciones. Además, en particular puede reglamentar sobre solicitudes y emisión de certificados de seguros y garantía de registro e informaciones de duplicados de certificados pedidos; de cierto día presentación, cancelación y devolución de certificados y de aplicación de ciertas disposiciones en caso de estadas temporarias en el país (art. 41 ley 1930).

Francia.

En los últimos años se han dictado diversas reglamentaciones sobre seguro en el transporte automotor. El decreto del 2/1/939 es la más reciente al respecto y ha procedido a codificar en un solo cuerpo los numerosos decretos y reglamentos dictados en Francia sobre coordinación de transportes.

Los empresarios de servicios públicos de transporte automotor de pasajeros (art.36) y de cargas (art.105) ,están obligados conforme a este decreto a emplear sólo vehículos asegurados.

En cuanto a la forma de aseguramiento toda empresa de transporte puede optar entre:

a) contratar un seguro con sociedades de seguros autorizadas por el Ministerio del Trabajo.

b) Proteger los riesgos por sí misma. En este caso las empresas de servicios públicos de transporte de cargas y pasajeros y las agrupaciones de tales empresas, podrán ser autorizadas por el Ministerio de O. Públicas, oído el Consejo Superior de los Transportes y de acuerdo con el Ministerio del Trabajo, a cubrir por sí misma total o parcialmente los riesgos que por el presente decreto están obligadas a asegurar siempre que estas proporcionen garantías adecuadas.

Los riesgos que son obligados a cubrir son:

a) Respecto al transporte de pasajeros los empresarios están obligados a asegurarse sin límite contra los riesgos de responsabilidad civil inherentes a la circulación de sus vehículos.

b) Respecto al transporte de cargas los empresarios están obligados a asegurarse contra los siguientes riesgos.

1º) De responsabilidad civil, sin limitación .

2º) De incendio, pérdida y avería de la carga ocasionados por un accidente ocurrido durante el transporte.

El decreto del 2/1/939 establece asimismo que todo transportador está obligado a llevar a conocimiento del público especialmente mediante la fijación de avisos en las oficinas y la anotación en las cartas de porte, las condiciones en que son aseguradas las cargas y los límites fijados a su responsabilidad como transportador.

El Prefecto tendría el derecho de verificar en cualquier momento tanto respecto de los transportadores como de las sociedades de seguros que los garanticen, el tenor y la validez de los contratos de seguros.

Por último los transportadores no deberán efectuar en ningún momento un transporte público que no cubra los riesgos a que obliga el decreto de fecha 12 de enero de 1939, en su defecto se harán pasible de las siguientes penalidades:

a) Transporte de pasajeros: Sin perjuicio de las sanciones de derecho común y de las sanciones que se aplicarán conforme a lo dispuesto en el Título VI del Anexo a. del decreto ley del 12 de noviembre de 1938, el Prefecto previo dictamen del Comité Técnico Departamental podrá decidir la paralización de los vehículos y procederán al retiro de las autorizaciones de circulación previstas en los arts. 38 y 39 del Código del Camino.

b) Transporte de cargas: El decreto de enero 12 de 1939 no estipula expresamente ninguna penalidad respecto al transporte de cargas pero sin duda alguna, la administración debe tener en este caso las mismas facultades que para el transporte de pasajeros.

Estados Unidos.

Se ha dictado la Motor Carrier Act 1935 que contiene dos disposiciones respecto al seguro. La primera pertenece ala Sección 211 que trata sobre la licencia de comisionistas. El inciso a) de esta Sección establece en particular que: la Comisión (de comercio internacional) prescribirá para la protección de los pasajeros y cargadores por vehículo automotor normas y reglamentos razonables que deberan ser observados por todo titular de una licencia de comisionistas. Tales licencias no serán expedidas ni continuarán en vigor, salvo que dicha persona haya proporcionado fianza u otra garantía aprobada por la Comisión, que asegure la responsabilidad financiera y la prestación de un servicio

de transporte autorizado con arreglo a los contratos,acuerdos o convenios respectivos.

La otra disposición legal es la disposición 215 que dispone: "No se otorgará ningún certificado o permiso a un transportador público, ni quedarán estos en vigor, sino cumplen con las normas y reglamentaciones razonables que la comisión establezca acerca de las presentación y aprobación de fianzas y garantías,pólizas de seguro, calificaciones como asegurador de sí mismo u otras garantías o convenios o la cantidad razonable que la misma fije, sujetos a condición de pagar, dentro del monto de dicha fianza,pólizas, seguros propios, u otra garantía o convenio, del importe de todas sentencias dispositivas dictadas contra dicho transportador público por lesiones o muertes a una persona resultante de la explotación, conservación, o uso negligente de vehículos automotores en virtud de tal certificado o permiso, o por pérdidas o daño a la propiedad de terceros. La Comisión podrá exigir a todo transportador público que presente una fianza, póliza de seguro, calificación de asegurador de sí mismo, u otra garantía o convenio, por la suma que la misma determine y sujeto a la condición de que dichos transportador indemnizará a los cargadores y/o consignatarios por los efectos de los mismos y que se encuentren en poder del transportador en virtud del servicio de transporte que presta.

Cualquier transportador que por ley está obligado a indemnizar a un cargador y/o consignatario por cualquier pérdida daño o merma, de la que es legalmente responsable otro transportador público por automotor que con el conviene se subrogara en los derechos de dicho cargador o

consignatario respecto de dicha fianza, seguro u otra garantía o convenio, en la extensión de la suma pagada por él".

La Comisión de Comercio Internacional conforme a las facultades que le otorga la Motor Carrier Act 1935, para reglamentar la obligatoriedad del seguro respecto al transporte automotor, ha fijado los siguientes límites máximos de indemnización en dólares.

Pasajeros:	Muerte o lesión de una persona	Muerte o lesión a 2 o más personas	Cosas de terceros excluyendo la carga.
7 o menos	5.000	15.000	1.000
8 a 12	5.000	20.000	1.000
13 a 30	5.000	30.000	1.000
31 a 30	5.000	40.000	1.000
31 o más	5.000	50.000	1.000
Cargas:			
Cualquier clase de vehículo	5.000	10.000	1.000

En cuanto al seguro de sí mismo la Comisión de Comercio Internacional ha considerado que las exigencias de este tipo de seguros tienen que ser rigurosas y que los transportadores que hagan uso de este privilegio deben mantener reservas adecuadas para hacer frente a las demandas. Sin embargo, al respecto no se han establecido reglas fijas y cada solicitud de seguros de sí mismo debe ser objeto de un estudio especial.

Como se ha podido observar, entre los países analizados, es Gran Bretaña la que ha dictado la legislación más orgánica y casuista sobre la materia, complementadas además por una minuciosa jurisprudencia.

-----o-----

V.

Antecedentes legislativos sobre el seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor. Proyectos presentados ante la legislatura de la Provincia de Buenos Aires. Consideraciones sobre los mismos. Proposiciones presentadas al primer Congreso Nacional de Derecho Comercial celebrado en Buenos Aires del 1 al 7 de abril de 1940.

---o---

Antecedentes legislativos sobre el seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor.

Como se ha visto en detalle en el capítulo anterior el seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor ha sido considerado con mayor intensidad dentro del orden provincial, ya que la mayoría de las provincias han incorporado a sus legislaciones disposiciones al respecto.

En el orden nacional, a excepción de la ley nº 12346, sobre Creación de la Comisión Nacional de Coordinación de Transportes, en la que incluye ciertas disposiciones relativas al seguro de responsabilidad civil en el transporte automotor nada se ha hecho sobre este particular, existiendo al respecto un vacío en nuestra legislación comparada con la vigente en otros países.

Dentro de la legislación provincial, es a la Provincia de Buenos Aires a quien le cabe la primacía en la presentación de proyectos para legislar en esta rama de la responsabilidad civil. En consecuencia, nos referiremos a ellos, por contemplar dentro de sus disposiciones distintos aspectos que ya hemos analizado dentro del campo de la doctrina y la jurisprudencia.

Proyectos presentados ante la legislatura de la Provincia

DE Buenos Aires. Consideraciones sobre los mismos.

Con fecha 13 de mayo de 1942, el diputado provincial Sr. Juan D. Buzón, presentó ante la legislatura bonaerense un proyecto de ley por medio del cual se instituye en la Provincia de Buenos Aires el seguro obligatorio de los accidentes de tránsito a cargo de ese Estado.

El proyecto de referencia si bien tiene un fin social por cuanto trata de que se indemnice en todo los casos a la víctima de un accidente, lo tiene también de carácter fiscal ya que el autor prevé que quedará para el Estado bonaerense una apreciable utilidad de su aplicación .Propone financiáa da operación mediante el pago obligatorio de treinta pesos anuales a efectuar por el propietario del automotor y fija una escala de indemnizaciones similar a la de la ley 9688 sobre accidentes del trabajo.

Establece como condición obligatoria que todo propietario del vehículo automotor que circule con patente habilitante de la Provincia de Buenos Aires deberá tener un carnet que se denomina de "Previsión contra el riesgo de vida" (Seguro-locomoción) para responder por los posibles accidentes que ocasionescon el vehículo.

Este seguro lo explota el Estado quien percibe la cuota estipulada (treinta pesos) y se encarga del pago de las indemnizaciones. El citado legislador, en sus fundamentos al proyecto presentado calcula en base a las estadísticas policiales en materia de accidentes de tránsito,ingresos por valor total de $ 4.800.000 m/n. de los cuales considera que solamente se afectarán a indemnizaciones $ 2.880.000, que dando en consecuencia un beneficio a favor de la provincia de $ 1.920.000 m/n.

A continuación se incluye el proyecto respectivo y los fundamentos que aduce su autor para justificar su despacho favorable:

Texto del proyecto de ley:

Art.I°. A partir de la promulgación de la presente ley, todo propietario de vehículo automotor utilizado para la locomoción en el territorio de la Provincia y que circulen habilitados con patente de la provincia de Buenos Aires, estará obligado a tener un carnet que se denominará de "Previsión contra el riesgo de vida" (Seguro-locomoción) motivado por accidentes de tránsito.

Art.2°. La presente ley comprende a todos los propietarios o conductores de automóviles: particulares, de alquiler, colectivos, ómnibus, microómnibus, camiones, motocicletas, etcétera.

Art.3°. Se entiende por vehículo automotor ,de acuerdo a los fines de esta ley, a todo automóvil destinado a circular sobre el territorio de la Provincia equipado para el transporte de personas o mercaderías previsto para su propulsión de una máquina generadora de fuerza (motor) y que no circule sobre rieles.

Del carnet

Art.4°. El otorgamiento del carnet (Seguro-locomoción),que se crea por esta ley, se hará mediante el pago de la suma de 30 pesos anuales, el cual será previsto por la Dirección de Tráfico.

Art.5°. La obtención del carnet de Seguro-locomoción, no exime a los conductores o propietarios,de vehículos automotores de los recaudos y obligaciones fijadas por la ley provincial 4490.

De las indemnizaciones

Art.6º. El Gobierno de la Provincia atenderá el pago de todo riesgo de vida que se ocasionara como consecuencia de un accidente de tránsito en que sea parte un conductor o propietario de los automotores comprendidos en esta ley, ya sea como victimario o como víctima. En este último caso, el Estado indemnizará a la misma, o a sus herederos en el grado de prelación fijado por el Código Civil, y de acuerdo a la escala establecida en la presente ley.

Art.7º. El estado indemnizará también a toda persona que haya sufrido o sea víctima de un accidente en que sea parte todo propietario o conductor de vehículo automotores comprendidos en la presente ley. Dicha indemnización se hará de acuerdo a la escala que prevée esta ley y tendrán derecho a la misma la víctima o sus herederos.

Art.8º. Las indemnizaciones fijadas en los artículos anteriores se abonará cualquiera sea la jurisdicción en que se produzca el accidente.

Art.9º. La indemnización máxima de la presente ley, se fija en la cantidad de 6000 pesos moneda nacional, para el caso de un accidente fatal (muerte o inhabilitación absoluta y permanente). Enténdese por incapacidad absoluta y permanente, a las siguientes:

a) La pérdida total o en sus partes esenciales de las extremidades superiores o inferiores, o de una extremidad superior y otra inferior, conceptuándose para este fin, la mano o el pie;

b) La pérdida de los ojos, entendida como anulación del órgano o pérdida total de la fuerza visual;

c) La pérdida de un ojo con disminución importante de la

fuerza visual del otro;

d) La lesión funcional del aparato locomotor, que puede reputarse en sus consecuencias, semejante a la mutilación de las extremidades;

e) Las lesiones orgánicas o funcionales del cerebro o de los aparatos circulatorio o respiratorio.

A rt.10º. Las incapacidades parciales y permanentes, se indemnizarán de la siguiente forma:

a) Pérdida total del brazo, antebrazo, mano, derecha, mano izquierda, en 3.600 pesos;

b) Pérdida total del pulgar de la mano derecha o izquierda en 1.800 pesos.

c) Pérdida total del índice de la mano derecha, en 1600 pesos.

d) Pérdida total del índice de la mano izquierda, en 1.000 pesos.

e) Pérdida total de la segunda falange del pulgar derecho 1.000 pesos.

f) Pérdida total de la segunda falange del pulgar izquierdo, en 600 pesos;

g) Pérdida total del dedo medio o anular de la mano, en 600 pesos;

h) Pérdida total del dedo meñique de la mano en 750 pesos;

i) Pérdida total de una falange de cualquier dedo de la mano, en 350 pesos;

j) Pérdida total de un muslo o una pierna, 3.600 pesos;

K) Pérdida total de un pie, en 3.000 pesos;

l) Pérdida total de un dedo del pie, en 350 pesos;

ll) Ceguera de un ojo o sordera total, en 2.500 pesos;

m) Sordera de un oído, en 700 pesos.

Art.11. Se reputará incapacidad permanente a los efectos de esta ley, toda aquella que no sea curable dentro del término de 90 días.

Art.12º. De acuerdo con las constancias del sumario policial instruído con motivo del accidente y del que se ordenará realizar por vía administrativa, serán elementos probatorios para que surja las responsabilidades del conductor o propietario del vehículo automotor y por el cual el Estado procederá al pago de las indemnizaciones fijadas por esta ley.

El Estado estará exceptuado de esta obligacion cuando esté probada la responsabilidad de la víctima y en aquellos casos en que el accidente fuera provocado intencionalmente o por culpa o imprudencia grave del conductor.

Art. 13. Los beneficiarios de esta ley o sus causahabientes, podrán optar entre la acción especial de indemnización que les confiere la presente ley, o las que pudiera corresponderles según el derecho común. En caso de optar por esta última, se interpretará tácitamente su renuncia al procedimiento y derecho que le otorga esta ley. Sin embargo, el Estado estará obligado a depositar en la cuenta de la "Caja de Garantía" el importe equivalente al monto de la indemnización que corresponda de acuerdo al accidente y según la escala que fija la ley; todo esto condicionado a la responsabilidad del conductor y resultas del juicio respectivo.

Art.14. Si la víctima o sus derechohabientes optaran por la indemnización establecida en la presente ley, se interpretará que hace renuncia a toda otra indemnización civil contra el conductor o propietario del vehículo automotor

causante del accidente.

Art.15. Si en el juicio de indemnización civil seguido contra el conductor o propietario del vehículo automotor, el demandado no se presentara a asumir su defensa, o la abandonara o no produjera las pruebas pertinentes a las excepciones del caso, o dejara vencer los términos o en cualquier otra forma descuidara el procedimiento, el Estado deberá tomar intervención en el referido juicio para suplir la omisión del conductor o propietario demandado, en la medida que el estado de la instancia lo permita.

Art.16. Si a la fecha de ocurrir el accidente que diera motivo a la indemnización establecida por esta ley, no se hubiese pagado la cuota correspondiente el valor del carnet obligatorio, no se otorgarán los beneficios de la misma, salvo que no hubiera vencido el plazo establecido para su pago.

Art.17. Los vehículos automotores dependientes del Estado, están comprendidos dentro de la presente ley.

De la administración del seguro locomoción.

Art.18. Por la presente ley, se crea el "Registro del Seguro Locomoción", el que dependerá del Poder Ejecutivo, y será administrado por una Junta integrada por los subsecretarios de los ministerios y presidida por el Ministro de Hacienda de la Provincia.

Art.19. Son funciones de la Junta del Registro de Seguro Locomoción:

1º Asesorar al Poder Ejecutivo sobre la administración de los fondos que se obtengan por la presente ley, su mejor percepción y empleo, indemnizando a los beneficiarios dentro de la mayor rapidez y de acuerdo a las preg

cripciones fijadas en esta ley;

2º Proyectar la reglamentación de la presente ley, contemplando los intereses de la Provincia, y asegurando a los beneficiarios de esta ley sus respectivas indemnizaciones, sometiéndola al Poder Ejecutivo para su aprobación;

3º Fiscalizar el destino y goce de las indemnizaciones que otorga la presente ley, reprimiendo toda defraudación que se intentare;

4º Rendir cuenta mensualmente al Poder Ejecutivo y dar publicidad de las indemnizaciones hechas efectivas;

5º Llevar a conocimiento del Fiscal de Estado todas las irregularidades, fraudes o faltas que se intentare cometer a la presente ley.

Art.20. La Junta Administrativa del Seguro de Locomoción, abrirá una cuenta en el Banco de la Provincia, bajo el título "Caja de Garantía del Seguro Locomoción" y en la que se depositarán los fondos provenientes de la presente ley.

Art.21. Los fondos que se obtengan por ésta serán distribuídos de la siguiente manera:

El 60%, para la Caja de Garantía del Seguro Locomoción.

El 20%, para los Hospitales de la Provincia (Provinciales y Municipales).

El 20%, restante, ingresará a Rentas Generales para cubrir los gastos que origine el funcionamiento de la presente ley.

Art.22. Si el fondo de la Caja de Garantía del Seguro Locomoción no alcanzara a cubrir las indemnizaciones, se tomarán de Rentas Generales las cantidades necesarias.

Disposiciones Generales.

Art.23. El carnet del Seguro Locomoción, será expedido conjuntamente con la patente establecida en la Ley Nº 4490, y en el mismo término que fija el artículo 12 de dicha ley. La obtención de la patente y del carnet son individuales.

Art.24 Los trámites para obtener las indemnizaciones serán sumarísimos, sirviendo como elementos de juicio para comprobar la responsabilidad, los antecedentes acumulados en el sumario policial y en el instruído por vía administrativa.

Art.25. Demostrada la responsabilidad del asegurado, el Estado abonará inmediatamente y de oficio la suma correspondiente a la indemnización, de acuerdo a la escala fijada en la presente ley y previa presentación del certificado médico que acredite la muerte o las lesiones causadas.

Art.26. Si el beneficiario de la presente ley estuviere asegurado en una compañía particular, deberá optar entre la indemnisación que pudiere corresponderle por esta ley o la que le correspondería de acuerdo a la póliza de seguro de la compañía particular.

Art.27. No podrán ser acumulados los dos seguros. Si la compañía particular indemnizara a la víctima o a sus derechohabientes, el Estado quedará eximido del pago fijado en la presente ley.

Art.28.Todo accidentado deberá denunciar en el sumario policial si está asegurado contra riesgo de vida en una compañía particular, bajo apercibimiento de que en caso de comprobarse dicha situación y no haber sido denunciada, perderá todo derecho otorgado por la presente ley.

Art.29. Las sociedades, asociaciones, compañías o parti-

culares que ejerzan en el territorio de la provincia de Buenos Aires, el seguro sobre riesgos de la vida, no podrán jamás pretender del Estado o del Registro de Seguro Locomoción, garantía,compensación o indemnización alguna por perjuicios, aun indirectos, que puedan producirle la sanción de la presente ley.

Los particulares asegurados en las compañías de seguros ante de la vigencia de la presente ley, tampoco podrán exigir del Estado o del Registro del Seguro Locomoción, indemnización alguna por falta de cumplimiento de las obligaciones debidas por parte de las compañías particulares de seguro.

Art.30. Todo conductor o propietario de vehículo automotor que no llevare consigo en el momento de guiar, el carnet obligatorio instituído por esta ley, se hará pasible de una multa de 20 pesos moneda nacional, la primera vez; en caso de reincidencia, la multa se elevará a 100 pesos moneda nacional. Estas multas podrán ser compensadas con prisión, a razón de un día por cada diez pesos moneda nacional.

Art.31. Si las personas obligadas al pago de la cuota correspondiente al valor del carnet que crea esta ley, no lo hicieren en el plazo fijado en el artículo 22, se los declarará morosos y deberán abonar una multa igual al décuplo del valor del carnet. Queda eximido de dicha pena el conductor o propietario nuevo del vehículo automotor.

Art.32. El monto que se obtenga por las multas fijadas en los artículos anteriores, será destinado para la construcción de escuelas en la provincia.

Art.33. El 20% destinado a los hospitales de la Provincia

(Provinciales o Municipales) será distribuído en forma proporcional y de acuerdo al número de carnets que cada municipalidad expida.

Art.34. Queda derogada toda ley, disposición o decreto que se oponga a la presente.

Art.35. Comuníquese, etc. Fdo: Juan D. Buzón.

Fundamentos:

El proyecto que pongo a consideración de la Honorable Cámara viene a llenar una de las necesidades más imperiosas dentro de nuestra legislación general y, en particular, dentro del orden, reglamentación y régimen del tránsito y sus consecuencias en el territorio de la Provincia de Buenos Aires.

Si bien es cierto que el progreso con la introducción de elementos motores para el transporte de personas, cosas, etc. y la aceptación sistemática y aplicada que de la fuerza motriz hace la colectividad, tienen la virtud de acelerar el ritmo de vida; no es menos cierto que su aplicación crea un riesgo innegable, pues la maquinaria lleva implícita un peligro tanto para el que la utiliza como para terceros.

Por tales circunstancias y entrando en la materia objeto de este proyecto, considero que el Estado frente a las consecuencias objetivas que plantean los automotores, no puede permanecer ausente ni indiferente en el concierto de la legislación, pues él es en cierta manera responsable indirecto, que no es en este caso necesario entrar a analizar.

Entiendo que el Estado como sociedad organizada y formada disciplinadamente por los que habitan en él, tiene el deber de cuidar de sus vidas, pues es misión principal del

Estado vigilar la tranquilidad y la salud de sus habitantes, ya que el mismo necesita de ellos para cumplir sus fines.

Es por eso que compenetrado en la misión que tiene el Estado, sugiero la necesidad urgente de la aprobación del presente proyecto sobre seguro de vida por riesgos causados por los vehículos automotores.

Pero antes de entrar a analizar en particular las ventajas de este proyecto, estimo necesario referirme someramente al seguro en general, de acuerdo a la legislación vigente en el país, a los antecedentes que al respecto puedan existir, ya sean nacionales o extranjeros, y al espíritu que nos anima, de satisfacer por medio de las indemnizaciones fijadas en el proyecto los graves riesgos que crean los automotores sobre las vidas de las personas, que día a día y en forma alarmante, como lo demuestran las estadísticas que acompaño, se van expuestas a serios peligros.

Del seguro en general.

El seguro, está definido por el artículo 492 del Código de Comercio como "un contrato por el cual una de las partes se obliga, mediante cierta prima, a indemnizar a la otra de una pérdida o de un daño o de la privación de un lucro esperado que podría sufrir por un acontecimiento incierto". Frente a esta definición nos encontramos con los caracteres esenciales que debe tener el seguro, como contrato, y sus condiciones particulares, que hacen que lo distingan de los demás contratos. A pesar de que esta definición haya sido objeto de críticas en nuestra legislación, como las formuladas por los tratadistas Ramón S.Castillo y Carlos E. Malagarriga, por entender que en la pre

sente no se comprendía a los seguros mutuos ni a los seguros de vida, pues estos últimos deben ser contratados de previsión; nos sirve para poder comprender el verdadero fin y objeto que tiene el seguro como institución, y así podemos decir que el seguro es una aplicación del espíritu asociativo y, su objeto primcipal, es hacer recaer sobre una corporación o colectividad las consecuencias de un riesgo determinado para que no graviten éstos excesivamente sobre cada una de las personas sometidas a tales riesgos.

Continuando con las disposiciones de nuestro Código de Comercio, nos encontramos que el artículo 493 al hablar sobre el objeto del seguro, establece en su inciso 3º "... la duración de la vida de uno o más individuos" y el inciso 5º "... los riesgos del transporte por tierra etc.", que bien pueden ser el transporte de personas.

Para daros una idea más exacta de la importancia y de la necesidad de crear esta clase de seguros, es igteresante, aunque más no sea sumariamente, historiar la vida del seguro, según las épocas, pues es el tiempo y las circunstancias quienes influyen sobre la necesidad de legislar y de cuidar los riesgos a que se encuentra sometida la sociedad. La creación de nuevos elementos producidos por la mecánica, física, química, etc. que son de innegable utilidad en el campo científico y materialista, produce en el terreno orgánico de la vida de los hombres, peligros sobre los cuales el Estado debe vigilar y estar alerta dando normas, leyes, etc. y evitar en lo posible los peligros inciertos a que puede estar sujeto la población. Toda ley debe contemplar la época que desea legislar, pues ella es un producto di-

lecto de las necesidades colectivas y que aparecen a medi das que avanza el tiempo. Una ley puede ser previsora, pero más que previsora debe ser contemplativa y de una acción que traiga aparejada un beneficio directo.

Es en ese sentido que podemos citar a Manes cuando en su tratado de la "Teoría General del seguro" (cuarta edic ción, página 74), divide la historia del seguro en tres grandes épocas, que abarcan el tiempo corrido desde sus primeras manifestaciones como contrato libre, hasta hoy; la divide en tres épocas; a la primera la llama:" Epoca de la formación de la póliza"; a la segunda: "Epoca de la or ganización de las compañías de seguro" y a la tercera:"La época contemporánea", a la que no le da ninguna designación concreta; pero que bien se podría definir como la época de la organización técnica del seguro, en la que el Estado está destinado a cumplir una misión de trascedental importancia y que bien podría ser una época precursora de una cuarta edad del seguro, que vendría a ser la organización de los seguros sociales por parte del Estado.

Por eso, entiendo que el seguro no cumple sólo hoy una función económica; debe dársele otro destino y no sólo buscarle ganancias; su misión es más importante y elevada, y, de acuerdo a estos conceptos, podemos decir que el seguro es aquel recurso por medio del cual y con una ayuda mu tua financiera se podrá atender los riesgos y necesidades que crean los vehículos automotores.

Análisis en particular de las disposiciones del proyecto de ley.

Es conveniente, dado el carácter del proyecto que someto a consideración, analizar en estos fundamentos brevemente

alguna de las disposiciones que el mismo contiene, para que en esa forma pueda conocerse mejor cual es el verdadero espíritu que lo anima.

Así tenemos que por el artículo 1º, se establece: Todo propietario o conductor de vehículo automotor utilizado para locomoción en el territorio de la Provincia estará obligado a tener un carnet que se denominará de previsión contra el riesgo de vida (Seguro-Locomoción), motivado por accidentes de tránsito. Bien; entiendo que debe establecerse propietario o conductor, porque si bien es cierto que todo propietario puede o no ser conductor de su vehículo existe el hecho de que una persona puede estar habilitada para conducir y no ser propietario del vehículo, como ocurre con los choferes, conductores de ómnibus, de colectivos, etc., y precisamente lo que se desea legislar es de toda persona que conduzca un automotor, propietaria o no, posea el carnet de Seguro-locomoción, por el riesgo que su manjeo o conducción pueda ocasionar a terceros.

Como podrá comprobarse, se ha establecido también el régimen de las indemnizaciones, de acuerdo a la escala que fija la Ley Nacional de Accidentes de Trabajo número 9688 acordándose una indemnización máxima de 6.000 pesos por accidentes fatales (artículo 9º).

Una de las disposiciones que es interesante destacar y que lleva en sí gran parte del espíritu que anima a este proyecto, es el carácter sumarísimo y rápido que debe dársele a toda la tramitación necesaria para obtener la indemnización correspondiente, como se establece en los artículos 12, 24 y 25 del proyecto; pues, entiendo que el fin inmediato del seguro es contribuir a subsanar por me-

dio de la indemnización que corresponda según los daños que se hayan causado por el accidente, y el éxito del mismo radica cuando es abonado de inmediato, ya que la lesión causada necesita de la asistencia médica y de medicamentos, que originan un gasto que en algunos casos la víctima no puede afrontarlos con la urgencia que se requiere, y es precisamente ayudar en la forma más inmediata posible, el motivo principal que influye en el espíritu del legislador al introducir los artículos aludidos. Entiendo que en esa forma el seguro cumple su misión social y humana a que está destinado.

Como también se podrá comprobar en los artículos 13,26 27 y 28, se ha querido en todo lo posible evitar el lucro del seguro, ya que en esa forma entraríamos en un campo ilícito, pues el seguro no puede ser objeto de lucro. Estos artículos contemplar el caso en que la víctima pudiera estar asegurada en una compañía particular,estableciendo que debe optar entre la indemnización que le otorgaría la compañía o la que le otorgaría el Estado, deslindando en esa forma responsabilidades.

Uno de los aspectos más interesantes desde el punto de vista jurídico que plantearía la sanción de esta ley, consiste en la facultad que tiene el Estado de asegurar a todos los conductores o propietarios de vehículos automotores que circulen en el territorio de la Provincia. Con respecto a este problema, que no entraré a analizar en su parte teórica, pues la dejaré para la discusión parlamentaria, estimo que frente al número de accidentes acaecidos en el territorio de la Provincia, de acuerdo con las estadísticas suministradas y en las que se comprueba que año

a año es mayor el número de lesiones y homicidios que por culpa o imprudencia ocurren en el territorio de la Provincia, sería fundamento suficiente y decisivo para justificar esta legislación y que nos eximiría de comentarios.

El Estado, como poder administrador, tiene el poder de Policía, tiene responsabilidades, debe evitar que ocurran accidentes, y si acontecen debe amparar en toda forma a las víctimas de los mismos, pues sucede que muchas no están aseguradas en ninguna compañía particular y entonces es misión del Estado acudir en su ayuda y subsanar en lo posible el riesgo creado.

Otro aspecto legal que traería esta ley, y que contempla el artículo 29 del mismo es, si el Estado estaría obligado a indemnizar a las Compañías particulares de seguro que al amparo de la Constitución y sometiéndose a los reglamentos vigentes han destinado sus capitales a este comercio.

Al respecto, entiendo que no procedería indemnización alguna y, en defensa de esta modesta opinión, me atrevo a citar al tratadista René Marc, el que después de sostener que la "responsabilidad se funda en el principio de la igualdad de las cargas", es decir, que tienen derecho de ser indemnizados aquellos a quienes una nueva ley les produce perjuicios que no ocasiona a otros, rompiendo, respecto a los primeros, el referido principio igualitario. Pero cuando el legislador no lo ha reconocido en la misma ley, quién es el que debe decidir si la igualdad de las cargas ha sido o no rota y por lo tanto si los ciudadanos tienen o no motivos para ser indemnizados?. La reparación del daño causado a un individuo por un acto del Estado en el ejercicio de la función legislativa, está, pues, trabado única

mente por un principio de organización política.

Tessier, dice al respecto: "Todos los poderes del parlamento en el orden del derecho público, siendo sin límites, constituyen en el más alto grado, verdaderos actos de soberanía aplicada, y los daños que ellos causen a los particulares, no pueden, salvo disposición contraria, dar lugar a una acción de responsabilidad contra el Estado, ni ante la jurisdicción administrativa ni ante la autoridad judicial. El Consejo del Estado Francés ha hecho a menudo aplicación de este principio, especialmente cada vez que ha sido llamado a fallar demandas de indemnización, fundadas en los perjuicios causados a ciertas situaciones adquiridas, sea por leyes, suprimiendo un monopolio existente, sea por leyes prohibiendo o limitando el ejercicio de una industria.

Laferriere, otro tratadista francés, agrega: "Es un principio aceptado que los daños causados a los particulares por las medidas legislativas no les abre ningún derecho a indemnización". En efecto; la ley es un acto de soberanía, y lo propio de la soberanía es imponerse a todo sin que se pueda reclamar de ella ninguna compensación. Sólo el legislador puede apreciar, según la naturaleza y la gravedad del daño, según sus necesidades y recursos del Estado, si se debe acordar una compensación o indemnización. Los Tribunales no pueden acordarlas en su lugar, ellos no pueden sino determinar el monto según las bases y en la forma que hubiese sido prevista por la ley.

Por estas consideraciones expuestas, entiendo que es constitucional el proyecto de ley que someto a consideración de mis colegas. Solamente y para completar este cri-

terio sería interesante preguntarse si las operaciones de seguros que sobre la vida o accidentes de tránsito efectúan las compañías particulares, son o no convenientes para el progreso y bienestar del país, para que en esa forma se apruebe sin precariedad jurídica el artículo 29 de este proyecto.

Para terminar, con las consideraciones en particular de las disposiciones de este proyecto, deseo hacer destacar que la sanción del mismo no irrogaría ningún gasto y en cambio traería múltiples beneficios, pues al crearse el "Registro de Seguro Locomoción", se dispone que estaría administrado por una Junta integrada por los subsecretarios de los ministerios, y presidida por el ministro de Hacienda de la Provincia, teniendo funciones que prescribe el artículo 18 y sus cinco incisos.

Beneficios que para la Provincia reportaría la ley.

La sanción del presente proyecto de ley, traería un beneficio manifiesto a la provincia de Buenos Aires, no sólo en el aspecto social, sino también en el económico y preventivo.

Así tenemos que de acuerdo a lo establecido en el artículo 21, se ha hecho la distribución de los recursos que se obtengan, en la siguiente forma: el 60 por ciento, sería destinado para la "Caja de Garantía del Seguro Locomoción" a los efectos del pago de las indemnizaciones fijadas en la presente ley. Un 20 por ciento, para los hospitales de la Provincia, entendiéndose por tales a los Municipales, Salas de Auxilio, etc. Considero que este destino es de importancia por los servicios que prestan los hospitales de la Provincia de Buenos Aires a los accidentados

por el tránsito de vehículos. En esta forma entiendo que se hace justicia con todo puesto sanitario, pues, por motivos de conocimiento público, el accidente de tránsito, que es un hecho casual y fortuito, se produce la mayoría de los casos en lugares lejanos de los centros urbanos, y en donde el hospital municipal presta un servicio inestimable de urgencia, a pesar de encontrarse en varios casos sin medicamentos elementales como alcohol, gasas,etc. problema grave de nuestra legislación y que con estos recursos se subsanaría en gran parte. Los hospitales de la Provincia son los héroes anónimos que luchan en todas las horas del día y de la noche auxiliando al necesitado.

El 20 por ciento restante, ingresaría a Rentas Generales, beneficiándose así la Provincia con un recurso bastante apreciable de acuerdo a la siguiente estadística.

Si tomamos como base el número de automotores inscriptos en la Provincia tendríamos, de acuerdo a la estadística dada por la Dirección de Tráfico, 160.000 automotores. A treinta pesos por carnet, se obtendrían 4.800.000 pesos, de los cuales el 20 por ciento, o sea 960.000 pesos, sería destinado para los hospitales de la Provincia y el 80 por ciento ingresaría a Rentas Generales. De modo, pues, que la Provincia se beneficiaría con 1.920.000 pesos anuales.

Quedaría un remanente de 2.800.000 pesos para sufragar las indemnizaciones que por accidentes de tránsito se produzcan. De acuerdo, a las estadísticas dadas por la Jefatura de Policía, en el año 1941 se registraron 156 homicidios por imprudencia, que a raíz de 6.000.- pesos por accidente, demandarían un gasto de 936.000 pesos, que

dando un remanente de 1.944.000 pesos para atender las indemnizaciones por lesiones por culpa o imprudencia.

Legislación comparada.

Los daños causados por el uso de automotores no están legislados de una manera uniforme en los distintos países. En ese aspecto, se puede distinguir los derechos que sobre el seguro de tránsito tienen establecidos los diversos países en dos grandes grupos: el primero, formado por aquellas legislaciones que han sancionado disposiciones especiales, y el segundo, por los países en los cuales a dicha forma de responsabilidad se aplican las normas deducidas de los principios generales del derecho civil.

Pertenecen al primer grupo: Austria, Checoeslovaquia, Alemania, los países bálticos, Suiza, etc. y al segundo: Argentina, Bélgica, Francia, España, etc.

No entraremos a hacer un estudio extenso sobre la naturaleza jurídica de la responsabilidad y de la obligación de indemnizar cuando exista el seguro de tránsito, pero sí es necesario exponer sucintamente los conceptos que al respecto ha dado sobre la unificación internacional del derecho de la responsabilidad derivada de los automotores, Ernts Bruck, en la revista "Assicurazione", de Roma, en el año 1937. Los países que ante la ineficacia del seguro voluntario han instituido el seguro obligatorio, son, en Europa, Austria, Gran Bretaña, Dinamarca, Noruega, Suecia, y Suiza, y fuera de Europa el Estado de Massachussett (Estados Unidos), Canadá y Nueva Zelandia.

Austria tiene instituído el seguro obligatorio por ley especial desde el año 1921. Gran Bretaña lo ha establecido en el año 1930, ampliado en 1934, ordenando el seguro obli

gatorio por muerte o accidente de la víctima y voluntario contra el daño a las cosas. La ley sueca, que es una de las más completas, comprende la obligación del seguro a todo vehículo automotor, salvo los remolques, las bicicletas con motor auxiliar o los que utilizan en terreno del ferrocarril o en cualquier otro lugar cerrado. Con respecto a la ley sueca, consideramos que las disposiciones del proyecto son más completas, ya que la ley de Suecia excluye del seguro obligatorio a los vehículos de propiedad del Estado, del Rey y de las comunas. En cambio, en el presente proyecto el artículo 17 comprende a todos los vehículos automotores dependientes del Estado.

Suiza también establece la obligación de celebrar un seguro de responsabilidad civil por daños causados por el uso de vehículos automotores, excluyendo también a los vehículos que pertenecen al gobierno.

El primer país que ha intentado hacer del seguro un monopolio del Estado, ha sido Italia, por intermedio del ministro Nitti, habiendo sido resuelto favorablemente con una sanción en el parlamento.

Consideraciones finales.

Sin duda alguna, el proyecto que presento será objeto de críticas fundadas, en el orden jurídico, constitucional, político y económico. Objeciones que podríamos dividir en sistema de: críticas al monopolio y fundamentos en favor del monopolio. Sería muy extenso analizar cada una de las críticas que pueden dirigirse en ese sentido, pero debo hacer resaltar los fundamentos que en favor del seguro por parte del Estado existen.

"El monopolio del seguro, dice Cermesoni, ya sea bajo

el punto de vista social, por la seguridad, por las conveniencias y reformas que el Estado con dicho monopolio traería, marcando nuevos rumbos y nuevos horizontes en la trayectoria de la vida contemporánea, ya sea bajo el punto de vista económico, por las ventajas y utilidades positivas que el monopolio produciría o bien bajo el punto de vista constitucional, el hecho es que la monopolización del seguro por parte del Estado bajo cualquier punto de vista que se examine la cuestión no sólo está de acuerdo con la ley, sino que la implantación del mismo es necesaria a la sociedad".

El seguro por parte del Estado es perfectamente constitucional, de acuerdo a nuestra legislación vigente; y así tenemos que en el artículo 14 de nuestra Carta Fundamental se establece que todos los habitantes de la Nación gozan de los siguientes derechos, conforme a las leyes que reglamentan su ejercicio: de "trabajar y ejercer toda industria lícita, de navegar y comerciar, de asociarse con fines útiles", etc.

Al comentar este artículo, el doctor Montes de Oca, en su "Derecho Constitucional", tomo 1º, página 341 y siguientes, expresa: "Los monopolios se dividen en tres categorías diferentes, según los objetivos a que corresponden; unos son creados teniendo en cuenta las seguridades del Estado, como las fábricas de armas, pólvora, etc., y respecto de los cuales el monopolio es perfectamente legal, pues la competencia al Estado podría ser peligrosa en esta materia. Otros responden a los intereses de la comunidad y son también perfectamente legales, como ser la acuñación de moneda, servicios de correos, etc.". Y agregaría en este aspec

to que dentro de la clasificación de Montes de Oca estaría la del seguro por parte del Estado sobre accidentes de tráfsito, pues asi como el Estado debe cuidar de sus seguridades, también debe cuidar la vida de sus habitantes.

John Couteaux sostiene que el Estado debe interesarse en todos los aspectos sobre la vida de los hombres que habitan en él, vigilarlos, cuidarlos,etc. En esta idea de carácter social tenemos a precursores en Francia, como Emilio de Girardin y M. J. Bourgeis, y en Inglaterra a Lloyd George, que intenta monopolizar aquellos seguros, que, como el que consideramos, no son patrimonio hoydde las empresas privadas, y que constituye, en caso de realizarse, una legislación de previsión que redundaría en beneficio directo de la colectividad.

Para finalizar, deseo expresar que el problema es urgente que el Estado debe considerarlo y solucionarlo mediante la legislación que ofrecemos,u otra mejor. La cantidad de transeúntes, como asimismo los conductores de vehículos automotores, se ven expuestos día a día, hora por hora, a serios peligros, que atentan contra su vida y que si bien el destino fatal no puede prever, la ley de las compensaciones o indemnizaciones en dinero que se fijan, ayudarían en gran parte a aliviar el dolor causado.

Podéis estar seguros, señores diputados, que con la aprobación del presente proyecto de ley se hará obra constructiva, de beneficio directo y de sana justicia humana, pues la salud del pueblo es la vida del Estado.

El proyecto de referencia no tuvo sanción legislativa.

En el año 1946, con fecha 31 de agosto, y esta vez por intermedio del P. E. se presentó ante la Honorable Legislatura

de la provincia de Buenos Aires, en sesiones extraordinarias otro proyecto por el que se instituye el seguro de accidente para los pasajeros de vehículos automotores de transporte intercomunal.

Este proyecto se diferencia del anterior en que solamente se refiere al transporte colectivo de los pasajeros, instituyendose un seguro de vida sobre el pasajero y sobre el personal de la empresa en servicio en los vehículos.

No establece el pago de una suma fija como en el presentado por el diputado Buzón en el año 1942, sino que el pago de la prima queda a cargo de cada pasajero ya que por el hecho de viajar y abonar una prima reducida obtiene una poliza que cubre el riesgo de muerte y de accidente hasta la suma de $ 10.000 m/n.

Por ser interesantes las disposiciones de este proyecto y sus fundamentos se transcriben a continuación:

Proyecto de ley

El Senado y Cámara de Diputados, etc.

Art.1º. Institúyese el seguro de accidentes para los pasajeros y personal de vehículos automotores que realicen servicios de transporte intercomunal.

Art.2º. Todo daño que sufran los pasajeros, conductores o guardas en su integridad física, con motivo o en ocasión del viaje, será indemnizado hasta la suma máxima de pesos 10.000 moneda nacional, sin necesidad de que medie responsabilidad del transportador.

Definición de accidente.

Art.3º. A los efectos de las disposiciones de la presente ley, se considera accidente a todo vuelco, choque, colisión, o contacto con otros vehículos o cuerpos, que afec-

te la integridad física de los pasajeros transportados o del personal de conductores y guarda, desde que suben al vehículo que debe conducirlos o mientras permanezcan en él. El pasajero, conductor o guarda, conservará el derecho a la indemnización, aunque hubiere dejado momentáneamente el vehículo, siempre que el accidente ocurra durante el tiempo del transporte o con motivo o en ocasión del mismo.

La falta de cumplimiento por parte del transportador de las obligaciones establecidas por la presente ley, no afecta los derechos de los pasajeros, conductores y guardas, para el cobro de la indemnización, sin perjuicio de las acciones y derechos que corresponden al Fisco contra el transportador.

Tarifa.

Art.4º. El transportador está obligado a percibir, por cuenta de la Provincia, los siguientes suplementos de tarifas:

a) Boletos de $0.10 hasta $ 0.15: 1 (un centavo);
b) Boletos de más de $ 0.15 hasta $0.25: 1½ (un y medio centavo);
c) Boletos de más de $ 0.25 hasta $ 0.35: 2 (dos centavos)
d) Boletos de más de $ 0.35 hasta $ 0.45: 2½ (dos y medio centavos);
e) Boletos de más de $ 0.45 hasta $ 0.55: 3 (tres centavos)
f) Boletos de más de $ 0.55 hasta $ 0.65: 3½ (tres y medio centavos);
g) Boletos de más de $ 0.65 hasta $ 0.75: 4 (cuatro centavos);
h) Boletos de más de $ 0.75 hasta $ 0.85: 4½ (cuatro y medio centavos).

i) Boletos de más de $ 0.85 hasta $ 1.00: 5 (cinco centavos);

j) Por recorridos hasta 50 kilómetros, cualquiera que sea la tarifa, $ 0.05 m/n.;

k) Por recorridos de más de 50 kilómetros hasta 200, cualquiera que sea la tarifa, 0.10 m/n.;

l) Por recorridos superiores a 200 kilómetros, $ 0.10 m/n más un suplemento de $ 0.05 por cada 100 kilómetros o fracción superior de 50 kilómetros.

Art.5º. En los boletos que las empresas entreguen a los pasajeros y que suministrará la Dirección General de Rentas por intermedio del Banco de la Provincia de Buenos Aires con cargo de reintegro del valor de los mismos, constará el precio del pasaje más el adicional que se establece en concepto de prima del seguro que se crea por esta ley.

Art.6º. Para facilitar el pago de la prima por parte de los pasajeros, la Dirección General de Rentas queda facultada para imprimir y vender, por intermedio del Banco de la Provincia, cupones cuyo valor será de medio y un centavo.

La Dirección General de Rentas proveerá al transportador de estos cupones por intermedio del Banco de la Provincia previo pago del importe de los mismos, y ellos serán vendidos a los pasajeros en la cantidad que éstos lo soliciten. En cualquier caso los pasajeros puedan abonar la prima en moneda legal, sin obligación de adquirir cupones.

La prima correspondiente al personal de conductores y guardas será abonada por las empresas de conformidad con las respectivas planillas de movimiento.

Art.7º. La Contaduría General de la Provincia procederá a abrir la cuenta Seguro de Accidentes a Pasajeros y Personal

de Vehículos automotores (Ley Nº .....)". Esta cuenta se acreditará con el importe de las primas cobradas y se debitará con el importe de los siniestros abonados y de los gastos a que se refiere el artículo 9º.

Igualmente se la debitará al final de cada ejercicio con el 15% de las primas recibidas con destino a "Reservas para riesgos en curso". Igualmente se la debitará con el 10% de la prima del ejercicio para la constitución de una reserva para casos de catástrofe. Esta última deducción se efectuará hasta que el monto de la reserva iguale al 100% de las primas percibidas en el ejercicio en que su monto haya sido máximo.

El remanente, si lo hubiera, se considerará como recurso del Presupuesto del año en que se determine.

Contralor.

Art.8º. El transportador, a los fines del contralor de la percepción de las primas, deberá expedir los boletos de pasajes que le sean entregados por la Dirección General de Rentas y se someterá a las condiciones de contralor que ella establezca. Dicha Repartición entregará la cantidad de boletos que considere necesarios para un período determinado de tiempo, haciendo constar en cada boleto el importe de la prima de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5º.

Art.9º. El transportador está obligado a depositar en el Banco de la Provincia de Buenos Aires y a rendir cuenta de las sumas percibidas semanal o mensualmente, en la forma, modo y oportunidad que disponga la Dirección General de Rentas.

A los efectos de la rendición de cuentas, se establece

que todo boleto no adherido al taco o al rollo entregado, será considerado como vendido. En el caso de boletos por trayectos múltiples, cuando la hoja de contralor no aparezca adherida al duplicado reservado por el transportador, se entenderá que éste ha percibido el máximo de la tarifa.

El transportador queda facultado para deducir y retener el 5% de las primas recaudadas en concepto de comisión de cobranzas.

Indemnizaciones.

Art.10. El seguro de pasajeros y personal de conductores y guardas cubre todo accidente que ocasione a los mismos, lesiones corporales, orgánicas o funcionales, con inhabilitación absoluta, parcial, permante o transitoria, o la muerte.

Las indemnizaciones se abonarán de acuerdo con la siguiente escala, cualquiera sea el número de pasajeros:

I. En caso de muerte, por persona, la suma de $ 10000 m/n.

II. En caso de lesiones, la indemnización que corresponde a cada accidentado será abonada de acuerdo con la siguiente escala:

a) Por pérdida de ambas manos o ambos pies, o por una mano y un pie, $ 10.000 m/n;

b) Por la pérdida de la visión de ambos ojos, $ 10.000 m/n.

c) Por la pérdida de una mano o un pie y la visión de un ojo pesos 10.000 m/n.

d) Por la pérdida de una mano o un pie $ 5.000 m/n.

e) Por la pérdida de la visión de un ojo $ 3.000 m/n.

f) Por la pérdida de los dedos pulgar e índice de una mano, pesos 2.000 m/n.

Por la pérdida de una falange entera o más del dedo índice . . . . . $ 560

Por la pérdida de una falange entera o mas del dedo medio . . . . . " 480

Por la pérdida de una falangeentera o más del dedo anular . . . . . " 400

Por la pérdida de una falange entera o más del dedo meñique . . . . . " 400

Pie:

Por la pérdida de una falange entera o más del dedo grueso . . . . . " 480

Por la pérdida de una falange entera o más de cualquier otro dedo . . . . . " 400

Luxaciones:

Por una luxación del hombro . . . . . " 320

" " " " codo . . . . . " 400

" " " " puño . . . . . " 400

" " " " cadera. . . . . " 960

" " " " rodilla . . . . . " 640

" " " " tobillo . . . . . " 480

Por una luxación de cualquier hueso de pie o mano, que no sean dedos . . . . . " 480

Por una luxación de cualquier dedo del pie o de la mano . . . . . " 160

Por una fractura completa de hueso, a saber:

Del cráneo . . . . . " 1040

De la clavícula . . . . . " 480

Del omoplato . . . . . " 480

Del pelvis . . . . . " 960

Del fémur (cuello del mismo) . . . . . " 960

Del fémur . (diáfisis). . . . . $ 800
De la pierna . . . . . " 640
De la rótula . . . . . " 640
Del número . . . . . " 960
Del antebrazo . . . . . " 480

La pérdida significa, en cuanto a las manos y a los pies la separación del miembro arriba de las articulaciones de la muñeca o del tobillo; en cuanto a los ojos, la pérdida total o incurable del órgano visual; en cuanto a los dedos pulgar e índice, la separación en o arriba de la articulación metacarpio-falangeal.

Art.11. Si las lesiones, desde la fecha del accidente, inhabilitan al pasajero, conductor o guarda, continua o totalmente, impidiéndole desempeñar los deberes propios de su ocupación, se le pagará una indemnización de pesos 40 semanales, mientras dure tal inhabilitación, sin que en ningún caso pueda esta obligación prolongarse más de dos años desde la fecha del accidente.

Esta indemnización será percibida por el pasajero, conductor o guarda o sus derecho-habientes, sin perjuicio de la indemnización por pérdida del órgano, de los órganos o miembros, establecida en el artículo anterior, y por muerte sea imputable al accidente y ocurra dentro de los noventa días siguientes a la fecha de producido el mismo, con exclusión de cualquier otro caso.

Art.12. Si las lesiones no inhabilitaran totalmente al pasajero, conductor o guarda, pero independientemente y con exclusión de otra causa cualesquiera, lo inhabilitaran continuamente para desempeñar uno o más deberes diarios importantes, propios de su ocupación, tendrá derecho a una

indemnización de $ 30 m/n. durante el período de tal inhabilitación parcial, sin que en ningún caso el pago de tal indemnización pueda exceder de veintiséis semanas consecutivas.

Art.13. Lista de lesiones y sumas que se pagarán por ellas:

Mano:

Por la pérdida de una falange entera o más del dedo pulgar	$	640
Del codo	"	960
Del pie, excepto dedos	"	400
De la mano, excepto dedos	"	400
De un dedo del pie	"	320
De un dedo de la mano	"	320
Del maxilar inferior	"	240
De una costilla	"	160

Art.14. Si se trata de lesiones menores que requieran tratamiento médico o quirúrgico, se le reembolsará al asegurado el costo de dicho tratamiento hasta una suma que no excederá de la indemnización correspondiente a una sola semana, con la condición de que suministre al Montepío Civil el recibo y el certificado del médico que lo atienda.

Art.15. Si las lesiones sufridas por un pasajero, conductor o guarda requieren una operación quirúrgica de las que aparecen en lista de operaciones que se detallan a continuación y si dicha operación, fuera practicada dentro de los noventa días de la fecha del accidente, se le pagará, además de la indemnización correspondiente, la suma especificada en dicha lista por la operación.

Lista de operaciones:

Amputación de pie, mano, antebrazo, pierna y mus-

le . . . . . $ 180

Desarticulación de cadera . . . . . " 400

Desarticulación del hombro, codo, puño, rodilla y cuello de pie . . . . . " 180

Amputación o desarticulación de un dedo de pie o mano . . . . . "" 80

Reducción de luxación de hombros, codo, puño, maxilar inferior cuello de pie . . . . " 60

Reducción de luxación de rodilla . . . . . " 70

Reducción de luxación de cadera . . . . . " 90

Resección de articulación de hombro, codo, punto, rodilla, o cuálo del pie . . . . . " 180

Reducción de luxación de dedo . . . . . " 40

Resección de articulación de la cadera . . . " 320

Enucleación de ojo . . . . . " 160

Aplicación de aparatos de reducción y contención o coaptación de fracturas de clavículas, omoplato, húmero, antebrazo, muslo, y pierna . . . . . ." 80

Fracturas: aplicación de aparatos para esternón, costillas y coxis . . . . . " 40

Narices . . . . . " 20

Muñeca o mano . . . . . " 35

Dedo de mano o pie . . . . . " 50

Pelvis . . . . . " 90

Rodilla . . . . . " 80

Osteosíntesis.en epífisis. . . . . " 320

Osteosíntesis en diáfisis. . . . . " 180

Laparotomía . . . . . " 320

Inyección de suero antitetánico en el cráneo " 160

Inyección intrarraquídea	$	20
Secuestrotomía.	"	115
Trepanación del cráneo	"	320
Artrotomía	"	120
Heridas (suturas).	"	35

Acción directa de los pasajeros, conductores o guardas o sus derecho habientes.

Art.16. El pasajero, conductor o guarda y sus derecho-habientes, en su caso, tendrán acción directa para reclamar a la Comisión del Montepío Civil de la Provincia, el importe de la indemnización a que tengan derecho de acuerdo con las disposiciones de la presente ley, pero es condición esencial para la invocación de este derecho, que los pasajeros, conductor o guarda o sus derecho-habientes no acumulen el importe del seguro a la indemnización que por igual causa pudieran tener derecho a reclamar del transportador. Estarán obligados en consecuencia, a aceptar que se compute el importe del seguro como parte de tal indemnización.

De la pérdida del derecho a la indemnización.

Art.17. El Montepío Civil no está obligado a pagar la indemnización en los siguientes casos:

a) Cuando el siniestro sea consecuencia directa o inmediata de la guerra, invasión, huelga, tumulto popular, revolución o sedición;

b) Cuando el siniestro sea imputable a culpa grave del pasajero, conductor o guarda, no quedando afectados los derechos de los demás pasajeros, conductor o guarda con derecho al seguro.

Obligaciones del transportador.

Art.18. Son obligaciones especiales del transportador, las siguientes:

a) Dar aviso al Montepío Civil telegráficamente, dentro del término de 24 horas, de todo siniestro que ocurra, informándole ampliamente de todas las circunstancias;

b) No aceptar reclamos, ni hacer transacciones, ni formular acto alguno de reconocimiento.

Rendición de cuentas.

Art.19. La demora en la rendición de cuentas o la retención de los suplementos del pasaje recibido por el transportador en concepto de primas y por cuenta del Fisco de la Provincia, lo hará pasible de las responsabilidades civiles y criminales que corresponden a los defraudadores de acuerdo con el artículo 173 del Código Penal.

Art.20. El transportador está obligado a consentir en cualquier momento y lugar que los empleados o inspectores de la Dirección General de Rentas suban a los vehículos en servicio para realizar el contralor de los pasajes.

De las penalidades.

Art.21. Sin perjuicio de las sanciones penales que corresponda a los transportadores que no cumplan con las obligaciones de depositar las sumas recaudadas en concepto de prima de seguro dentro del plazo y en las condiciones que fije la Dirección General de Rentas, deberán abonar el interés del uno por ciento (1%) mensual sobre tales sumas.

Art.22. Los transportadores que se nieguen a permitir la inspección a que se refiere el artículo 20 incurrirán en una multa de 100 a 1.000 pesos moneda nacional, por vehículo y por cada oportunidad en que expresen su negativa.

Art.23. El uso de otros boletos o pasajes de los entrega-

dos por la Dirección General de Rentas será penado con una multa de $ 1.000 a 10.000 moneda nacional, sin perjuicio de las sanciones que corresponden a los que falsifican papeles y documentos públicos.

Disposiciones varias

Art.24. En el caso de empresas que extiendan sus servicios fuera de la Provincia, la prima se liquidará y cobrará en proporción al trayecto recorrido por los pasajeros, conductores y guardas, dentro del territorio de la misma, quedando limitada la responsabilidad a los accidentes ocurridos en su jurisdicción.

De igualmodo se procederá en el caso de empresas constituídas fuera de la jurisdicción de la Provincia que extiendan sus servicios dentro del territorio de la misma.

Art.25. El Poder Ejecutivo reglamentará oportunamente la aplicación de la presente ley, que estará a cargo del montepío Civil de la Provincia.

Art.26. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Fundamentos:

El perfeccionamiento mecánico de los vehículos automotores ha determinado el aumento del número de personas que utilizan ese medio de transporte, acelerando el ritmo de vida de la colectividad.

Tal hecho se traduce en el aumento de los riesgos que acechan a la vida humana, tanto para los que usan las máquinas como para terceros. El Estado, suprema autoridad tutelar de los intereses de la sociedad, no puede permanecer impasible ante tales riesgos y debe encarar una legislación que contemple el resarcimiento de los daños que, como consecuencia objetiva, plantea el transporte automotor.

Como Vuestra Honorabilidad lo sabe perfectamente, el seguro de tránsito ha sido legislado en diversos países con carácter obligatorio. La propia ley número 4247 sobre Reglamentación General de Tránsito, dictada en la Provincia con fecha 18 de octubre de 1934, prevé en su artículo4° inciso d), el establecimiento de este seguro, que, por sus características especiales, no debe ser dejado a la iniciativa privada.

La vida del individuo es el valor económico más digno de protección por cuando constituye un capital destinado a permitir el desenvolvimiento de la familia y en este aspecto es fuente de beneficios susceptible de avaluación por lo que produce y por lo que es capaz de producir en el futuro.

El estado Provincial, al establecer el seguro de accidentes a pasajeros, con carácter obligatorio, enfoca la resolución de uno de los problemas de la previsión social con el objetivo de velar por la seguridad del individuo, asegurando así el bienestar colectivo.

Mediante una pequeña prima a cargo del pasajero, fijada de conformidad al valor del boleto y al kilometraje a recorrerse, se prevé un sistema de indemnizaciones en caso de muerte o de lesiones, que se hará efectiva sin requerirse en absoluto que medie responsabilidad del transportador. También se atenderán los gastos de asistencia hospitalaria, médica y farmacéutica que fueran necesarios para la curación del pasajero accidentado.

Al excluirse el requisito de la responsabilidad del concesionario transportador se sigue el principio moderno que surge de la jurisprudencia reiterada de la culpa presunti-

va del transportador, que sólo obliga a la víctima del accidente a probar la existencia del daño, modificando de modo absoluto la teoría clásica y haciendo trascender a este campo el principio del riesgo creado por la cosa, fundamento de la teoría del riesgo profesional, que informa la actual legislación en materia de indemnizaciones por accidentes de trabajo.

Con objeto de no extender demasiado el presente mensaje, se resumen las características del seguro que se proyecta establecer:

1. Se instituye el seguro de vida del pasajero y del personal de la empresa en servicio de los vehículos.
2. La indemnización se pagará con independencia de si existe o no responsabilidad civil del transportador.
3. El pasajero, por el hecho de viajar y abonar una prima reducida, obtiene una póliza que cubre el riesgo de muerte y de accidente hasta la suma de diez mil pesos moneda nacional ($ 10.000 m/n.)
4. No existen exclusiones ni casos no indemnizables, salvo el caso de culpa grave imputable directamente al accidentado.
5. Se asegura la estabilidad económica del empresario liberándolo de los peligros del tránsito que debe afrontar diariamente con los vehículos que tiene en servicio.
6. La obligación de indemnizar los daños nace simultáneamente con la producción del accidente.

Deja así expuesto este Poder Ejecutivo los fundamentos sociales, económicos y jurídicos que inspiran el presente proyecto que no duda ha de merecer un gran apoyo de Vuestra Honorabilidad que ratificará el propósito de este Poder

Ejecutivo convirtiéndolo en ley. MERCANTE. J.L. Alvarez Rodríguez.

El citado proyecto no fué incluido para ser tratado en sesiones extraordinarias en razón de haber rechazado su inclusión la Cámara de Senadores de la Provincia de Buenos Aires.

Proposiciones presentadas al Primer Congreso Nacional de Derecho Comercial celebrado en Buenos Aires del 1 al 7 de abril de 1940.

Como parte final de este capítulo y un tanto al margen del título del mismo, nos referiremos a las proposiciones presentadas por el Dr. Isaac Halperin, al Primer Congreso Nacional de Derecho Comercial sobre "Seguro de Responsabilidad Civil; daños causados por vehículos automotores".

El referido proyecto contempla los requisitos bases para el seguro de responsabilidad civil:

I.

Debe establecerse el seguro obligatorio de los propietarios y usuarios de los vehículos automotores por la responsabilidad en que pueden incurrir hacia terceros.

II.

Completando con una Caja de Garantía atendida por el Estado, para servir las indemnizaciones a que tengan derecho los terceros, cuando por cualquier causa no funcione el contrato de seguro o este no exista.

III.

Se pagará a las víctimas indemnizaciones a determinarse dentro de máximas que se establezcan por ley, sin perjuicio del derecho a una mayor indemnización que puedan reclamar del responsable de acuerdo al derecho común.

IV.

Para el otorgamiento, fijación y percepción de esa indemnización:

a) La víctima debe tener acción directa contra el asegurador sin que puedan oponérsele defensas nacidas con posterioridad al accidente.

b) Debe presumirse la culpa del conductor o propietario del autovehículo.

V.

Debe preverse un régimen especial de penalidades y de la reincidencia:

a) Para el supuesto de fuga del conductor que interviene en el accidente.

b) Para los supuestos de violación del régimen de la ley.

Analizando las proposiciones expuestas surge que su autor adopta el seguro obligatorio para indemnizar los daños producidos en accidentes por vehículos automotores, siguiendo en este sentido el concepto moderno adoptado en numerosas legislaciones extranjeras para las cuales, la presunción de culpa del propietario o usuario del vehículo es una norma que va conquistando el derecho universal.

A efectos de que no queden accidentes sin indemnizar adopta el sistema ya vigente en otras legislaciones de constituir una Caja de Garantía, atendida por el Estado, para atender aquellos, accidentes cuyos propietarios de vehículos no tienen constituído seguro sobre los mismos.

Las indemnizaciones se fijarán de acuerdo a un máximo, conforme lo determina la ley, dejando a salvo el derecho del actor a una mayor indemnización conforme al derecho común.

Para el otorgamiento, fijación y percepción de esa indemni

zación se admite la acción directa de la víctima contra el asegurador a la vez que presume que en todos los casos la culpa es imputable al conductor o propietario del automotor.

Finalmente, determina que debe preverse un régimen especial de penalidades para aquellos que no cumplan con las disposiciones de la ley.

Del somero análisis hecho a estas proposiciones surge que las mismas son el resultado de la tendencia moderna en materia de seguro de responsabilidad civil por daños causados por vehículos automotores.

-----o-----

VI.

NECESIDAD DE IMPLANTAR EL SEGURO OBLIGATORIO. BASES Y ANTEPROYECTO.

El seguro obligatorio de automoviles. Necesidad de su implantación. Objeciones al sistema. Bases para la formulación de un anteproyecto de ley Nacional. Proyecto de ley de seguro obligatorio.

---o---

El seguro obligatorio de automóviles.

Como conclusiones finales de este trabajo, nos vamos a referir a la necesidad que existe en nuestro país de implantar el seguro obligatorio de automoviles.

Ya se ha expresado en el capiéulo II que hoy día el accidente ocasionado por un vehículo automotor, que siempre se traduce en un daño ya sea material o personal, se considera como un daño inferido a la sociedad y por consecuencia, corresponde a esta velar porque ese perjuicio sea indemnizado en todos los casos.

Una de las formas de asegurar que la indemnización va a ser abonada y en consecuencia los daños reparados, sino totalmente en forma parcial, consiste en la adopción de un seguro de responsabilidad civil, que se imponga obligatoriamente a todos los conductores o propietarios de vehículos automotores. Razones de orden social y económico reclaman su adopción en nuestro país que en tal sentido se encuentra atrasado con respecto a la legislación vigentes en otras naciones.

Necesidad de su implantación.

La necesidad de su implantación es indiscutible.

1º) Incremento del automovilismo. En los tiempos actuales

se ha multiplicado la circulación de vehículos automotores originando como consecuencia de una mayor circulación un mayor número de accidentes.

Los accidentes producidos afectan a la comunidad y debilitan la económia pública por las consecuencias que acarrea

En nuestro país los principios de socialización imperantes tienden a defender la víctima, ya que en muchísimos casos existe la imposibilidad de probar quien fué realmente el culpable y resulta más humano y lógico que cargue con los perjuicios el generador en potencia del daño.

Esa agravación de la obligación de resarcimiento se ha podido atenuar con el seguro de responsabilidad civil voluntario que ha venido en su auxilio haciendo recaer su peso en la masa enorme de los aseguradores.

Pero la defensa de la víctima por medio de la agravación de la responsabilidad del productor del accidente resultaría inocua si el Estado no garantizare a los damnificados la reparación, pues es preciso que la ley establesca un mecanismo capaz de asegurar eficazmente la indemnización, ya que la simple condena del autor del hecho no es suficiente. Esto se soluciona con el seguro obligatorio de los automotores por responsabilidad civil, ya que el voluntario no cumple cabalmente con esos fines. Generalmente quienes contratan los seguros voluntarios son los solventes.

2º) <u>Razones de orden social</u>.

Hay un interés social en indemnizar al accidentado.

Producido el siniestro los infortunados en su gran parte de condiciones humildes deben recurrir a los servicios hospitalarios para ser atendidos de sus lesiones que muchas veces son de gravedad y requieren un largo tratamiento.

Al existir el seguro obligatorio los gastos de curación dejarían de incidir sobre el Estado ya que éstos correrían a cargo de las compañías aseguradoras.

3º) Beneficios que le reporta al asegurado.

El automovilista que se encuentra asegurado obligatoriamente se siente seguro respecto a las consecuencias que le pueda originar un accidente, por cuanto su indemnización no lesiona su patrimonio, ya que las indemnizaciones a que fuere condenado a pagar serán atendidas por la compañía aseguradora.

Objeciones al sistema.

Los partidarios de la libertad en materia de seguro objetan su implantación en forma obligatoria, aduciendo entre otras, las siguientes razones:

a) Favorece la producción de accidentes disminuyendo la cautela de los conductores al saberse asegurados por los daños que puedan causar.
b) Aumenta el monto de las indemnizaciones por cuanto quien pagará en definitiva es el asegurador.
c) Crea la industria del accidente.
d) Es ineficaz para resolver el problema del tránsito.
e) Aumenta el costo del mantenimiento del coche.
f) Resulta insuficiente en muchos casos.

En general las objeciones que se formulan no tienen fundamentos serios.

En efecto, a nadie se le ocurre que por el hecho de estar asegurado el conductor de un vehículo no se va a preocupar de evitar los accidentes ya que, si bien el daño que pueda causar lo indemnizará la compañía aseguradora, al conductor puede iniciarsele la acción criminal y en última

instancia repetir la compañía la indemnización abonada. Igualmente, debe tenerse presente que como consecuencia del accidente puede sobrevenir alguna incapacidad para el conductor por lesiones sufridas y no se concibe que nadie pueda hacerlo voluntariamente.

Igualmente, no son aceptables las demás razones aducidas pues de su simple enunciación se desprende que carecen de un fundamento serio.

Bases para la formulación de un anteproyecto de ley nacional.

A continuación se establecerán las bases sobre las cuales puede descansar la implantación de una ley de seguro obligatorio en los transportes automotores, tomándose como antecedentes las enseñanzas de la doctrina actual, las disposiciones de nuestro Código Civil y las que contienen las legislaciones extranjeras que puedan tener aplicación dentro de las modalidades del tránsito en nuestro país.

1º) Objeto del seguro.

Comprende los daños producidos por los automotores en la persona o bienes de terceros cuyo riesgo se garantiza por el seguro . Esta definición general exige detenerse en la consideración de sus aspectos más salientes; saber qué personas son consideradas terceros.

Las legislaciones tienen criterio dispar para determinar quienes son los sujetos amparados por este seguro. Así, mientras algunas leyes establecen en general que los daños producidos a las personas transportadas en el vehículo no son cubiertas por el seguro, otras solo disponen que la tutela no les alcanza cuando el vehículo es conducido por un tercero no autorizado y esta situación es conocida por

ellos. Los hay que excluyen del seguro al cónyuge, sus ascendientes y descendientes y también se ha excluído del beneficio del seguro obligatorio a las personas que sufren accidentes en ejercicio de sus funciones al servicio del dueño del automovil (chofer).

De acuerdo a los principios a amparar en la ley, estimaremos que solo podrían ser excluídos del concepto de terceros beneficiarios del seguro, el cónyuge, sus ascendientes, descendientes transportados en el vehículo.

2º) Asegurado.

Las personas que tienen la obligación de asegurarse por la responsabilidad civil de los automotores, son naturalmente, las que deben responder por los perjuicios que causen.

Las legislaciones varían al determinar dichos sujetos, para algunas el responsable civil de los daños producidos por los automoviles es su propietario, Dinamarca, Finlandia, Luxemburgo, Suecia, etc. mientras que para otras es el detentador o el individuo que tiene su disponibilidad, Austria, Gran Bretaña, Suiza, etc.

De todas las formulas legales, la más calra y precisa es la que establecen que responde aquel a cuyo nombre se encuentra la patente, ya que muchas veces el propietario puede haber prestado el coche.

Visto quienes tienen tal obligación concederemos algunas excepciones previstas en las legislaciones:

a) Exceptúan a las motocicletas, tractores y bicicletas con motores auxiliares. Nosotros no los consideramos sino solamente a automoviles, camiones,y ómnibus destinados al transporte de pasajeros y cosas.

b) Automoviles oficiales.

c) Automoviles extranjeros (no deben ser eximidos, debe constituir una caución o un seguro proporcional al tiempo

d) Cuando se hubiere dado caución.

3º) Asegurador:

Encontrándose vinculada estrechamente esta convención obligatoria con el interés público, todas las legislaciones sin excepción disponen que unicamente pueden tomar dichos riesgos, las empresas comerciales que hayan dado cauciones determinadas y esten sometidas a un estricto contralor para garantizar su regular funcionamiento y solvencia.

Amboe requisitos son expresamente establecidos en Austria, Luxemburgo, Gran Bretaña, Dinamarca, Checoeslovaquia, Suecia, y Suiza.

Alguien ha sostenido que este ramo del seguro debía tomarlo el Estado y no las compañías particulares. El sistema de monopolio a cargo del Estado funciona practicamente en Nueva Zelandia, Rusia, Uruguay y Costa Rica, y no sería aceptable en nuestro país, pues fuera de la perturbación que habría en la economía del país, la arbitrariedad sería introducida en las relaciones entre asegurador y asegurado y el Estado se mostraría un asegurador más ávido, una mala compañía de seguros. Por otra parte la responsabilidad civil es un ramo delicadísimo. Requiere elasticidad y prontas decisiones, que la administración pública ignora.

4º) Monto del daño asegurado.

Casi todas las legislaciones han fijado una suma limitada para cubrir el riesgo, a excepción de la de Gran Bretaña, Finlandia. Las sumas mínimas, varían en todos los paí-

ses en razón del tipo del vehículo, de la gravedad del accidente provocado o según se trate de daños a personas o cosas.

No es conveniente desde el punto de vista económico el seguro ilimitado, siendo esta la razón que ha inducido a todas las legislaciones a fijar una suma determinada, sin perjuicio, de que quede a cargo del responsable civil, lo que no cubre el seguro por imperio de las disposiciones del derecho común.

5º) Duración del contrato.

No se determinan en las leyes los plazos. Sin embargo se entiende que la tutela asegurativa debe ser mantenida por todo el tiempo de duración del automovil. Al solicitar la patente debe presentar la póliza anualmente renovada.

6º) Trasmisión del automóvil y sus efectos sobre el seguro.

Entre las leyes, no ha tenido uniformidad; así mientras algunas sostienen que al pasar el vehículo de la propiedad de un individuo a otro, no vence el seguro, que queda en vigencia hasta su normal terminación, otras en cambio disponen que cesa "ipso facto" por efecto de esa trasmisión. Dentro del primer tipo se encuentra la legislación filandesa; dentro del segundo la ley austríaca.

Para nosotros nos parece preferible el primer sistema, por razones de orden económico y prácticas ya que si no se correría peligro de que el vehículo circulara un tiempo sin seguro, lo que podría trastornar el objetivo legal. Por para parte esta disposición está de acuerdo con lo dispuesto por el artículo del C. de Comercio.

7º) Violación a la obligación de asegurarse.

Vamos a ocuparnos de la situación del vehiculo que circu-

la sin haber contratado el seguro obligatorio.

Constituye este uno de los más arduos problemas de la materia, que generalmente, noha sido resuelto satisfactoriamente en las legislaciones, pues mientras algunos no lo contemplan, otros se limitan a plicar al detentador sanciones penales. (Austria, Checoeslovaquia, Dinamarca,Finlandia, Gran Bretaña, Luxemburgo, Suecia), solución que naturalmente, no satisface a la víctima,ya que en derecho queda en definitiva sin obtener reparación.

Algunos países crean un Fondo de Garantía, otros reparten el daño entre las compañías aseguradoras.

En Suiza el Estado paga las primas.

La solución más conveniente es la que distribuye el daño entre las compañías de seguros.

8ª) Accidentes anónimos.

Nos referiremos ahora a esta clase de accidentes que desgraciadamente no son muy raros en la vida diaria: el de que el autor del hecho se de a la fuga, siendo imposible su identificación posterior.

En estos casos, de acuerdo a lo manifestado respecto al accidente ocasionado por quien haya infringido la ley,no contratando el seguro respectivo, deberán responder solidariamente todas las compañíasdde seguros del ramo.

Además la ley penal debería castigar con mayor rigor el delito de fuga.

Relaciones entre la víctima y el asegurador.

a) Acción directa contra el asegurador.

Constituye un principio casi indiscutido entre los tratadistas y aceptado por la jurisprudencia de muchos países, que la víctima de un accidente tiene acción direc-

ta contra el asegurador de la responsabilidad.

La acción directa, al impedir que la indemnización pase por el patrimonio del asegurado, que en caso de insolvencia tendría que prorratearse con los otros acreedores si se concurrase, constituye una efectiva ventaja para el damnificado facilitando así la justa reclamación de sus derechos.

Sin embargo este principio no ha sido aceptado por todas las leyes de seguro; así no se autoriza en la filandesa, la ley francesa del año 1930.

La ley alemana y el proyecto francés de seguro obligatorio, siguiendo la ley suiza y sueca confiere al lesionado acción directa contra el asegurador en los límites de las sumas estipuladas en el contrato.

Conviene otorgar esa concesión pues no ocasiona perjuicios sino ventajas.

En nuestro país, un fallo siguiendo la doctrina de la Casación francesa ha dicho: "Si bien los llamados seguros de responsabilidad no han sido objeto de una reglamentación especial frente a los preceptos de los arts. 1161, 1162 y 504 del C. Civil es indiscutible que la víctima puede ejercitar la acción directa emergente de la estipulación hecha por el asegurado a favor de ella". J.A. 58 pág. 645 (19/5/937) Juz. Paz. Cap. Oguich c/ Industriales Unidos.

Sin embargo, siguiendo a la doctrina y jurisprudencia general, no creemos admisible en nuestro derecho dicha posición. Por tanto la acción de la víctima del tránsito contra el asegurador, no habiéndose éste sobrogado en las obligaciones del asegurado, sólo puede ser viable por medio de la acción subrogatoria del art. 1196 del C. Civil "La Ley, 14. pág. 1054 (6/6/939), Sup. Trib. de S. Fé (Sala II).

b) Inoponibilidad a las víctimas de las excepciones derivantes del contrato de seguro.

La acción anterior no hubiera tenido eficacia si al mismo tiempo no se reglamentara la cuestión de las excepciones oponibles por éste.

Se ha resuelto en muchas leyes con buen criterio, que el asegurador puede oponer todas sus excepciones a los terceros, pero que las mismas no surtirán efecto contra ellos, sino únicamente contra el asegurado.

La ley suiza, a semejanza de la filandesa, Sueca, y de Gran Bretaña disponen que las excepciones que derivan del contrato de seguro, que tuvieren por objeto reducir o suprimir la indemnización no pueden ser opuestas al lesionado. En desquite el asegurado tiene un derecho de repetición contra el tomador del seguro, en la medida en que haya sido autorizado a negar o reducir sus prestaciones de acuerdo a la convención o a la ley sobre el contrato de seguros.

c) Acción del asegurador contra el responsable civil.

Correlativamente a la responsabilidad de excepciones por parte del asegurador el damnificado se debe acordar a aquel el derecho de repetición contra el asegurado cuando este último ha ocasionado el accidente por culpa grave.

d) Competencia para entender en esta acción.

Generalmente en nuestro país las compañías aseguradoras establecen en las pólizas, cual es el juez competente para entender en los juicios derivados de ella.

No resulta conveniente dejar librado a las partes y menos al arbitrio del asegurador la fijación del Tribunal que debe entender en estos juicios.

Por ello resulta más lógico que los terceros puedan demandar directamente al asegurador, sea el Tribunal del domicilio del asegurador a voluntad de la víctima. En igual sentido establecen las leyes de Suiza, Suecia, Checoeslovaquia y Austria.

e) Procedimiento del juicio.

Aunque en general las leyes no se han referido al procedimiento que debe imprimirse a esta acción pensamos que en defensa de los intereses de la víctima debe tener características especiales en su substanciación judicial debe ser sumario y seguirse el trámite del juicio verbal pues la celeridad de los procedimientos asegura una reparación en consonancia con los fines intrínsecos de la institución.

f) Prescripción de la acción contra el asegurador.

El damnificado debe tener un término para iniciar la acción directa contra el asegurador conforme al fundamento de interés público de la institución jurídica; toda acción de orden patrimonial debe prescribirse.

La ley francesa establece dos años. La doctrina ha sostenido que la acción directa de la víctima contra la compañía se prescribe recién a los treinta, siguiendo los principios generales de la responsabilidad civil.

Sin embargo resulta conveniente establecer un plazo. Dos años resulta prudencial. Es lo que establece la ley suiza.

Proyecto de ley de seguro obligatorio.

En base a las consideraciones hechas en el punto anterior insertamos a continuación un proyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad en accidentes de tránsito ocasionados por vehículos automotores, el cual a nuestro juicio resolvería el delicado problema que plantean los numerosos ac

cidentes que se producen en la actualidad en el capo autovilístico.

PROYECTO DE LEY.

1º) Todo propietario de un vehículo automotor, utilizado para su circulación sobre el territorio de la República Argentina deberá contraer y mantener en vigencia un seguro de responsabilidad civil que cubra los daños que su empleo pueda causar a terceros, cosas o personas transportadas en el mismo, hasta los montos mínimos de indemnización que se fijan más adelante.

El presente seguro no cubre los daños que puedan sufrir como consecuencia del accidente el conyuge, ascendientes, descendientes, consanguíneos o ajenos dentro del cuarto grado.

2º) En sustitución del seguro, a que se refiere el número anterior podrá aceptarse la caución mediante depósito de dinero en efectivo o títulos nacionales o provinciales, constituídos en la Caja de Garantía por el monto y sumas mínimas fijadas en el artículo 6º.

3º) La vigencia de la póliza será de unaño debiendo renovarse con una anterioridad de diez días a la fecha de su vencimiento y que-dará en vigor si el vehículo cambia de propietario durante el término de su vigencia.

4º) La presente ley no es aplicable a los automotores al servicio del estado nacional, provincial o municipal así como tampoco a los miembros del cuerpo diplomático extranjero acreditado ante nuestro país.

5º) Los contratos que legisla la presente ley solo podrán efectuarlos las empresas autorizadas por el Superior Gobierno en las condiciones previstas en la ley 11672 y

que se ajusten a las disposiciones que al respecto emanan de la Superintendencia de Seguros de la Nación.

6º) El contrato de seguro debe cubrir los riesgos hasta las sumas mínimas que se expresan las cuales se consideran libres de todo gravamen por gastos, honorarios, quitas, etc.

a) muerte de una persona	$ 10000
b) muerte de dos o más personas	" 20000
c) daños a cosas de terceros	5000

Cuando fueren varios los lesionados y el total de las indemnizaciones exceda la suma fijada, las acciones de las víctimas contra el asegurador se reducirán en forma proporcional hasta la concurrencia de esta suma.

7º) Los terceros pueden accionar directamente contra el asegurador, sea ante el tribunal del lugar del accidente o ante el del domicilio del asegurado, dentro de los límites de las sumas fijadas por el contrato, siguiéndose un procedimiento sumario.

8º) La acción de indemnización contra el asegurador se prescribe a los dos años desde que la víctima tuvo conocimiento de la existencia del daño y de su autor.

9º) Las excepciones que deriven del contrato de seguro ó de la ley, que tuvieren por objeto reducir o suprimir la indemnización, no pueden ser opuestas al lesionado. En cambio, el asegurador podrá accionar contra el tomador del seguro en la medida en que estuviera autorizado a renusar o reducir sus prestaciones de acuerdo al contrato o a la ley.

10º) Las personas transportadas en un vehículo manejado por persona que no estuviere habilitada y con conocimiento

de ese hecho no pueden ejercer acción alguna contra el asegurador.

El asegurador se subroga en los límites de sus prestaciones al lesionado, en los derechos de éste último contra la persona del civilmente responsable.

11ª) Cuando el asegurado causare el daño intencionalmente o con motivo de falta grave, el asegurador tendrá derecho de recurrir contra aquél hasta la concurrencia del monto indemnizado.

12ª) Toda violación a la presente ley será castigada con una multa de $ 300 a $ 500, la que se elevará a $ 500 y $ 1.000 tratándose de reincidentes. Los infractores además, serán privados de retener o obtener licencia de conductor de vehículo automotor por un período de seis meses a un año. El Tribunal, al dictar sentencia puede inhabilitar al conductor por un plazo mayor.

13ª) En caso de que el propietario o usuario del vehículo no hubiese constituído el seguro respectivo, todas las compañías de seguros quedan obligadas solidariamente respecto de la víctima, como si hubieran sido los aseguradores. En igual forma, se indemnizará a las víctimas por los daños ocasionados a su persona unicamente cuando el autor del hecho fuese desconocido. Esta responsabilidad pecuniaria se repartirá entre las compañías a prorrata de las sumas que han percibido en concepto de primas por los seguros de automoviles, quedando subrogadas en los derechos de la víctima contra el responsable del daño y por la parte que cada una ha pagado.

14ª) Las condiciones generales de las pólizas de seguros

libradas en cumplimiento de la presente ley, serán sometidas a la visación de la superintendencia de seguros.

15º) El Superior Gobierno reglamentará las disposiciones que regirán el seguro de los vehículos extranjeros, las tasas máximas que podrán cobrar los establecimientos de seguros, etc.

-----o-----