

Dr. Osvaldo R. Aymo.

Subsecretario de la Agencia Provincial de Seguridad Vial.

REF. Informe para el Ministerio Público de la Acusación sobre accidentología y seguro obligatorio automotor. Estado actual. Los ingenieros especializados. La Investigación Penal Preparatoria_(IPP) Revisión y actualización.

Sumario: I.Una visión holística de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94-95. Federalismo y subsidiaridad. La contribución permanente de la prima del seguro automotor. II.Política de Estado. Reestructuración normativa. Revisar y actualizar. Acuerdos Federales -políticos- de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con las distintas Provincias. III.Ley 27.347. Nuevos delitos contra la seguridad vial. Visión dogmática. IV.Probation. Investigación Penal Preparatoria- IPP-. **Póliza de caución. Fondo de garantía.** Daños personales. Previsibilidad del quantum indemnizatorio. Independencia de la acción civil y penal. Culpabilidad y objetivación de la responsabilidad civil. Acción de la víctima o de los derechos habientes. V.Activación del protocolo de la red. Relevamiento de rastros, heridos y muertos. Importancia de la intervención de un ingeniero especializado. Aplicación del artículo 67 de la ley 24.449. Usuarios de la vía pública. Constitucionalización del derecho privado. Aplicación del 42 de la CN. VI.Exclusiones: vacío o laguna contractual de exclusiones en el seguro obligatorio. Situación injusta. Revisión. VII.Proyectos del Senado. VIII.Ingenieros especializados en accidentología vial. Capital social. Leyes especiales. Otras ramas. IX.El contrato de seguro es privado y comercial: nuevo desafío del Seguro Obligatorio en el siglo XXI. ANEXO. Ley de Tránsito 24449. Artículos 64 a 68.

I.Una visión holística de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449/94-95. Federalismo y subsidiaridad.

Las Provincias se adhirieron a la LN 24.449 por la LN 26.363/08 de Tránsito y Seguridad Vial por concertación en base a principios federales no estáticos y positivamente de subsidiariedad para que la autoridad resuelva intereses de control, prevención y necesidades de orden público de la comunidad por quienes están más cerca de los ciudadanos en cada jurisdicción con alcance a todo el territorio del país, *un sistema nacional de*

*distribución de competencias entre la Nación y las Provincias*¹ sean estas municipales o comunales y prueba de ello es que los municipios se encuentran autorizados para otorgar la licencia nacional de conducir. Y la creación de los Registros Nacionales de Antecedentes de Tránsito, de Licencia de Conducir, de Estadísticas en Seguridad Vial y del Observatorio de Seguridad Vial centralizando la data de personas y automotores.

El pensamiento holístico es una forma de percepción y análisis de la realidad de un modo global o integral. Es capaz de abstraer ideas, realizar conexiones y obtener una visión de conjunto de un sistema complejo.

La contribución permanente de la prima del seguro automotor.

El seguro obligatorio fue creado por el artículo 68 de la Ley de Transito 24.449 para la protección de las personas con un sentido humanista. Por el artículo 12 de la Ley 26.363 de Transito y Seguridad Vial en el inciso f) figura, entre otros recursos para la Agencia *“La contribución obligatoria del uno por ciento (1%) sobre las primas de seguro automotor correspondientes a las pólizas contratadas con entidades de seguros. Dicha contribución será liquidada por los Aseguradores a la Superintendencia de Seguros de la Nación conforme lo establezca la reglamentación. La afectación específica de estos recursos será por el término de diez (10) años”*.

En su momento se dictó el Decreto Reglamentario 2.187/2008 con relación a la asignación de recursos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial- ANSV- y luego por Ley 27.431 B.O. 2/1/18 la contribución del seguro del ramo automotor pasó a ser permanente porque se suprimieron los años de afectación específica. Es oportuno destacar que el Senado en ambos casos fue Cámara de origen y que los senadores representan a todas las Provincias.

II. Política de Estado. Reestructuración normativa. Revisar y actualizar.

El sentido holístico lleva la dirección que la autoridad proveerá los Nuevos Derechos y Garantías (art. 42 CN) a los ciudadanos usuarios de la vía pública.

La política legislativa desarrollada por el Congreso Nacional requiere de otras acciones y gestiones positivas de las autoridades políticas, administrativas en consonancia con aquellas entidades autárquicas con competencia en la materia –la autoridad proveerá CN 42- a los fines de revisar y actualizar las cláusulas del Seguro Obligatorio Automotor, aplicando el derecho atendiendo “la causa del siniestro y no de su

¹ Derecho de Seguridad Vial, Ley 26.363 de Tránsito y Seguridad Vial. Capítulo IX “La Adhesión a la Ley 26.363. El Sistema constitucional de distribución de competencias entre la Nación y las Provincial”, pag. 321, Autor Horacio Rosatti, Rubinzal Culzoni Editores

responsabilidad”, y el acatamiento de directivas del nuevo Código Civil y Comercial según las **Fuentes y aplicación-** Leyes especiales- porque los accidentes de tránsito, o sea “*los casos que rige este Código, deben ser resueltos según las leyes que resulten aplicables (Artículo 1° CCyC)*”, en tanto, la Ley de Tránsito es la que define los accidentes de tránsito en el artículo 64 diciendo que se considera *accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.*

El **daño resarcible** (artículo 1737) recibe la directiva humanista que los gastos de asistencia sanitaria y funerarios deben ser **gastos necesarios y legales** según lo dispuesto por el artículo 1745 CCyC inc. a) que coincide con las prestaciones de la Obligación Legal Autónoma creada por el artículo 68 que dice: “*Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El Acreedor, por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes. Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago*”.

Acuerdos Federales -políticos- de la Agencia Nacional de Seguridad Vial con las distintas Provincias.

La ANSV viene firmando acuerdos con las Provincias en áreas del Poder Ejecutivo y Poder Judicial como ha ocurrido en Santa Fe. En consecuencia el acuerdo entre el Ministerio Público de la Acusación y el Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe por la entrega de kits de accidentología (septiembre 2019) provisto por la ANSV, el convenio de implementación de formulario y ficha de relevamiento de siniestros viales entre la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio Público de la Acusación de la Provincia complementado por el contrato de comodato por la entrega de los 25 kits de accidentología no es más que declarar operativo el texto del artículo 66 de la Ley de Tránsito 24.449 en acciones de Orden Público de control y prevención de la circulación en la comunidad.

En la documentación oficial de Santa Fe se dice que “*la accidentología vial constituye una multidisciplina de carácter científico que se encuentra dentro de **la rama de ciencias criminalísticas**, que estudia los siniestros viales en forma integral, utilizando los conocimientos aportados por la física, química, medicina, planimetría, fotografía, psicología entre otros para intentar llegar de esa manera a arribar a las causas que dieron origen a los siniestros brindando información documentada de trascendente importancia no solo para evaluar las causas que originan un siniestro, sino también generando estadísticas aportando elementos probatorios útiles y necesarios para ser tenidos en consideración por las autoridades*

competentes en valorar y ponderar los hechos y circunstancias relevantes del siniestro vial”.

III.Ley 27.347.Nuevos delitos contra la seguridad vial.

Visión dogmática:

LEY 27.347 (ARTS. 84, 84 BIS, 94, 94 BIS, 193 BIS del C.P.).

Sumario: §I.- *Introducción.* §II.-*Sistemas legislativos.* §III.- *Primer párrafo del art. 84.* §IV.- *Agravante del segundo párrafo del art. 84.* §V.- *Agravantes del art. 84 bis.* §V.I.-*Supuesto en que el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el art. 106.* §V.II.-*El conductor que estuviere bajo los efectos estupefacientes.* §V.III.-*El conductor que estuviere con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos miligramos por litro de sangre en el supuesto de los conductores de transporte público o un gramo por litro de sangre en los demás casos.* §V.IV.-*Conducir con exceso de velocidad de más treinta kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho.* §V.V.-*Conducir estando inhabilitado por autoridad competente.* §V.VI.-*Conducir violando la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular.* §V.VII.-*Cuando se dieran las circunstancias previstas en el art. 193 bis. a) Tipo objetivo. Acción típica del primer párrafo. a.1) Sujeto activo. a.2) Sujeto pasivo. a.3) “Vehículo con motor”. a.4) Aspecto subjetivo. a.5) Consumación y tentativa. b.1) Tipo objetivo. Acción típica del segundo párrafo. b.2) Sujeto activo. b.3) Aspecto subjetivo. b.4) Consumación y tentativa. c.1) Aspecto objetivo. Acción típica del párrafo tercero. c.2) Sujeto activo. c.3) Aspecto subjetivo. c.4) Consumación y tentativa.* §V.VIII.-*Conducción con culpa temeraria.* §V.IX.-*Cuando fueren más de una las víctimas fatales.* §VI.-*Lesiones culposas.*

Ley 27.347

Las disposiciones dicen:

“ARTÍCULO 1° — *Modifícase el artículo 84 del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

Artículo 84: Será reprimido con prisión de uno (1) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o inobservancia de los reglamentos o de los deberes a su cargo causare a otro la muerte.

El mínimo de la pena se elevará a dos (2) años si fueren más de una las víctimas fatales.

ARTÍCULO 2° — *Incorpórase como artículo 84 bis al Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:*

Artículo 84 bis: Será reprimido con prisión de dos (2) a cinco (5) años e inhabilitación especial, en su caso, por cinco (5) a diez (10) años el que por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor causare a otro la muerte.

La pena será de prisión de tres (3) a seis (6) años, si se diera alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diere a la fuga o no intentase socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriere en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviese conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas fatales.

ARTÍCULO 3° — Modifícase el artículo 94 del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 94: Se impondrá prisión de un (1) mes a tres (3) años o multa de mil (1.000) a quince mil (15.000) pesos e inhabilitación especial por uno (1) a cuatro (4) años, el que por imprudencia o negligencia, por impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o deberes a su cargo, causare a otro un daño en el cuerpo o en la salud.

Si las lesiones fueran de las descritas en los artículos 90 o 91 y fueren más de una las víctimas lesionadas, el mínimo de la pena prevista en el primer párrafo, será de seis (6) meses o multa de tres mil (3.000) pesos e inhabilitación especial por dieciocho (18) meses.

ARTÍCULO 4° — Incorpórase como artículo 94 bis del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:

*Artículo 94 bis: Será reprimido con prisión de uno (1) a tres (3) años e inhabilitación especial por dos (2) a cuatro (4) años, **si las lesiones de los artículos 90 o 91 fueran ocasionadas por la conducción imprudente, negligente o antirreglamentaria de un vehículo con motor.***

La pena será de dos (2) a cuatro (4) años de prisión si se verificase alguna de las circunstancias previstas en el párrafo anterior y el conductor se diese a la fuga, o no intentare socorrer a la víctima siempre y cuando no incurriera en la conducta prevista en el artículo 106, o estuviese bajo los efectos de estupefacientes o con un nivel de alcoholemia igual o superior a quinientos (500) miligramos por litro de sangre en el caso de conductores

de transporte público o un (1) gramo por litro de sangre en los demás casos, o estuviere conduciendo en exceso de velocidad de más de treinta (30) kilómetros por encima de la máxima permitida en el lugar del hecho, o si condujese estando inhabilitado para hacerlo por autoridad competente, o violare la señalización del semáforo o las señales de tránsito que indican el sentido de circulación vehicular, o cuando se dieran las circunstancias previstas en el artículo 193 bis, o con culpa temeraria, o cuando fueren más de una las víctimas lesionadas.

ARTÍCULO 5° — Modifícase el artículo 193 bis del Código Penal, el que quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 193 bis: Será reprimido con prisión de seis (6) meses a tres (3) años e inhabilitación especial para conducir por el doble del tiempo de la condena, el conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo con motor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente.

La misma pena se aplicará a quien organizare o promocionare la conducta prevista en el presente artículo, y a quien posibilitare su realización por un tercero mediante la entrega de un vehículo con motor de su propiedad o confiado a su custodia, sabiendo que será utilizado para ese fin.”

IV. Probation. Investigación Penal Preparatoria- IPP.-

La probation. Art. 76 bis. *“El imputado de un delito de acción pública reprimido con pena de reclusión o prisión cuyo máximo no exceda de tres años, podrá solicitar la suspensión del juicio a prueba”.*

Algo ha cambiado. Con un criterio de oportunidad poder optar por la probation, el imputado podrá solicitar la suspensión del juicio o el proceso continuará y obtendrá condena o absolución.

Adquiere relevancia la nueva redacción de los artículos 31 y 32 del Código Penal a fin de asumir, según el caso, las responsabilidades pecuniarias si la sentencia determina la obligación de indemnizar conforme a lo previsto en las leyes procesales correspondientes.

Consideramos que el anterior artículo 29 del Código Penal fue sustituido por el artículo 31 y deberá revisarse en tal sentido la Cláusula de *Defensa Penal* que figura en la *Póliza Básica del Seguro Obligatorio Automotor*. De acuerdo al nuevo Código Penal Argentino el artículo 31 (y no el artículo 29) dice: **TÍTULO V. REPARACIÓN DE PERJUICIOS.-** *En el caso de que la sentencia determine la obligación de indemnizar, de conformidad con lo previsto en las leyes procesales correspondientes, esta obligación será preferente a todas las que contrajese el responsable después de cometido el delito, a la ejecución del decomiso del producto o el provecho del delito y al pago de la multa.”*

Luego el artículo art. 32 del CP dice:- “Si los bienes del condenado no fuesen suficientes para cubrir todas sus responsabilidades pecuniarias, éstas se satisfarán en el orden siguiente: 1º) La indemnización de los daños y perjuicios. 2º) El resarcimiento de los gastos del juicio. 3º) El decomiso del valor equivalente al producto, el provecho o la ganancia del delito, cuando corresponda. 4º) El pago de la multa”.

Póliza de caución. Fondo de garantía.. Estas disposiciones interpelan a la autoridad en materia de seguros para que en el supuesto de crearse el fondo de garantía –que de suyo siempre será una contribución sobre la prima del colectivo de los asegurados- y deba intervenir de ser citado por el damnificado o el asegurado por defecto inasegurable de la exclusiones, que la autoridad autorice la emisión de una póliza de caución por entidades aseguradoras designadas en el cual el asegurado sea el fondo y/o el juez o el tribunal; el tomador, -el conductor, dueño o guardián- y los fiadores, los parientes de estos para garantizar el reembolso por incumplimiento y el tercero beneficiario será la víctima o derecho habientes.

Daños personales. Previsibilidad del quantum indemnizatorio. Independencia de la acción civil y penal. Culpabilidad y objetivación de la responsabilidad civil. Acción de la víctima o de los derechos habientes.

Aplicando las leyes que rigen el “caso” –aludimos a los accidentes de tránsito art.1º CCyC y lo dispuesto por el derecho común en los artículos 1745-Indemnización por fallecimiento y 1746-Indemnización por lesiones o incapacidad física o psíquica, los rubros, conceptos o partidas que componen el daño resarcible pleno (art. 1738, 1739, 1740) y el modo de estimarlos, resultarán legalmente previsibles con relación al quantum indemnizatorio por la evolución de la jurisprudencia donde –también con un criterio de oportunidad- *no será menester la suspensión del dictado de la sentencia civil si ésta se ejerce con la acción penal* concluyéndose el reclamo civil sin que finalice por sentencia el proceso penal. Estamos “aplicando” los artículos 1774 -Independencia y 1775-Suspensión del dictado de la sentencia civil dispuesto por el nuevo Código Civil y Comercial.

El Ministerio Publico de la Acusación en la instancia de la IPP debe analizar estas nuevas circunstancias para prever durante el trámite darle cabida al reclamo de la indemnización de la víctima en el proceso penal para que la causa y la responsabilidad OBJETIVADA del siniestro por aplicación del nuevo CCyC se pueda resolver en el mismo fuero.

V.Activación del protocolo de la red. Relevamiento de rastros, heridos y muertos. Importancia de la intervención de un ingeniero especializado. Aplicación del artículo 67 de la ley 24.449.

El ARTÍCULO 67 dice. — *SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales (principio de subsidiaridad) organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.*”

La autoridad provee (art. 42 CN) para los accidentes de tránsito la intervención del Servicio Público de Justicia, del Servicio de Seguridad Vial, del Servicio Público de la Seguridad Social de Salud² –hospitales públicos- garantizando la investigación por lesiones, heridos o muertos en la vía pública, el traslado y el acceso irrestricto por la atención primaria de salud a las víctimas viales. Es necesario percibir y analizar holísticamente de inicio esta realidad que acontece en la vía pública en el lugar del hecho de un modo global o integral.

La actividad de los integrantes del organismo de investigación del Ministerio Público de la Acusación MPA que reciben el aviso al 107 y/o 911 de la red –socorro, auxilio, emergencia- llevarán la dirección estandarizada de la investigación con las brigadas policiales de intervención inmediata, información y comunicaciones a la red de acuerdo a la “*naturaleza de la obligación y de las necesidades de las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar*” de conformidad con el artículo 1724-*Factores subjetivos* del nuevo Código Civil y Comercial y del relevamiento propio de la investigación penal donde resulta de aplicación el artículo 1769-Accidentes de tránsito, del mismo código en la calificación del hecho jurídico, del caso.

Usuarios de la vía pública. Constitucionalización del derecho privado. Aplicación del 42 de la CN.

Los usuarios transportados o no transportados (art. 68) son usuarios de la vía pública (art. 1) según la ley especial 24.449 y es de aplicación a la circulación de personas, animales y vehículos terrestres en consonancia con el art. 1769 del CCyC.

En armonía con la constitucionalización del derecho privado por el nuevo Código Civil y Comercial y la comunicabilidad de principios entre lo público y lo privado en el cual la autoridad proveerá los nuevos derechos y garantías especialmente reconocidos por el art. 42 de la Constitución

² La Salud es un capital social, pag. 208, Horacio Rosatti, Obra citada.

Nacional a los consumidores y usuarios, dice: “*Los consumidores y usuarios de bienes y servicios tienen derecho, en la relación de consumo, a la protección de su salud, seguridad e intereses económicos; a una información adecuada y veraz; a la libertad de elección, y a condiciones de trato equitativo y digno. **Las autoridades proveerán a la protección de “esos derechos”**, a la educación para el consumo, a la defensa de la competencia contra toda forma de distorsión de los mercados, al control de los monopolios naturales y legales, al de la calidad y eficiencia de los servicios públicos, y a la constitución de asociaciones de consumidores y de usuarios...*”

Los transportados y no transportados son usuarios de la vía pública con la finalidad de circular y trasladarse de un lugar a otro; el peatón al cruzar comparte la calzada con la circulación. Como usuarios estarán protegidos por los Nuevos Derechos y Garantías (42 CN) en la relación de consumo con otros usuarios de la vía pública al devenir en víctimas y así observamos:

a) que tienen *derecho a la protección de su salud* con acceso irrestricto en los hospitales públicos en cuanto víctimas viales (artículo 67 de la Ley de Tránsito con asistencia por atención primaria de salud – Resolución 271/2018 SSN³ cubiertos por la Obligación Legal Autónoma que regula el reclamo directo extrajudicial por medio digital contra la aseguradora por parte de los hospitales públicos nacionales, provinciales o municipales- sistema escalonado federal- y de los terceros acreedores de tales servicios por gastos funerarios;

b) derecho a su seguridad por el 911 con intervención inmediata de las fuerzas de seguridad, brigadas o policía de seguridad vial en el lugar del accidente con relevamiento de heridos, muertos, asistencia de urgencia y emergencia de ambulancias 107 o del SAME;

c) protección de sus intereses económicos (Seguro Obligatorio del art. 68 por la Obligación Legal Autónoma de pago inmediato a la víctima, derecho habientes o terceros de tales servicios por acción directa contra el asegurador sin validar judicialmente la acción (gastos sanatoriales \$80.000 por persona y gastos de sepelio 45.000 por persona);

d) con extensión al resarcimiento por reclamo judicial por citación en garantía al asegurador constituyendo previamente demandado al asegurado por aplicación de la ley especial 17418, art. 118 citación en garantía, por directiva de la ley especial que rige el sistema del seguro en Argentina. La víctima o derecho habientes por aplicación del seguro obligatorio para los daños personales tendrá derecho a la indemnización mínima tope por muerte o incapacidad permanente de \$1.750.000 sin daño moral o

³ La Resolución mencionada se puede ubicar en “servicios. Infoleg.gob.ar”

psicofísico-Resolución N°268/2021 SSN ⁴vigente a julio 2021 con derecho a reclamar por mayor suma de los topes tenga o no el guardián o dueño un seguro voluntario de R C por mayor suma.

VI.Exclusiones: vacío o laguna contractual de exclusiones en el seguro obligatorio. Situación injusta. Revisión.

Las exclusiones contenidas en la póliza significan que existen siniestros no cubiertos, o de no seguro, que no cubre el seguro esos siniestros claramente redactados.

En el ejemplo de acreditar por un dictamen de ingeniero especializado que el siniestro ocurrió por cruzar el conductor con semáforo rojo o a excesiva velocidad o que en esas circunstancias el peatón fue atropellado o el caso esta combinado con el resultado del siniestro por incapacidad o lesiones del peatón conforme al tipo legal penal, el dictamen o informe del ingeniero en la instancia del Investigación Penal Preparatoria –**IPP**- validando ese delito vial, liberará al asegurador o bien, el asegurado no tendrá derecho a ser indemnizado (art. 70 y 114 de la Ley de Seguros 17.418) porque la entidad aseguradora, se apoyará en la cláusula 5ta de la póliza básica de dolo o culpa grave y lo justificará en el art. 2 y 60 de la LS.

“Objeto. Art. 2. El contrato de seguro puede tener por objeto toda clase de riesgos si existe interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley”.

“Objeto. Art. 60. Puede ser objeto de estos seguros cualquier riesgo si existe interés económico lícito de que un siniestro no ocurra”.

La perspectiva es que la autoridad deberá fijar una política legislativa y jurídica en el futuro para diferenciar cuando una exclusión es a mas de dolo o culpa grave por el art. 114 de la LS una exclusión escrita en la póliza o simplemente será una exclusión contemplada en el contenido de la póliza oponible a cualquiera que conduzca el automotor y a los terceros víctimas.

Por otro lado destacamos que varios de los nuevos delitos viales contra la seguridad vial no figuran en la póliza básica del Seguro Obligatorio y que si figuran en la cobertura del Seguro Voluntario Automotor de responsabilidad civil como sucede con los casos de excesiva velocidad y alcoholemia en el conductor. Y si no figuran esas exclusiones, el seguro deberá pagar la indemnización al tercero porque debe interpretarse el amparo de la cobertura en favor del asegurado.

De acuerdo a la Resolución N°268/2021 SSN vigente a julio 2021 la *Cláusula 5 dice:- Dolo o culpa grave El Asegurador queda liberado si el Asegurado y/o Conductor y/o la víctima provocan, por acción u omisión, el siniestro dolosamente o con culpa grave. No obstante el Asegurador cubre al Asegurado por la culpa grave del Conductor cuando éste se halle en relación de dependencia laboral a su respecto y siempre que el siniestro*

⁴ La Resolución mencionada se puede ubicar en “servicios. Infoleg.gob.ar”

ocurra con motivo o en ocasión de esa relación, sin perjuicio de subrogarse en sus derechos contra el Conductor.

La Cláusula 6 dice- Exclusiones de la cobertura Respecto a la cobertura establecida en la Cláusula 1.1 - Riesgo Cubierto, el Asegurador no indemnizará los siguientes siniestros: a) Por hechos de lock-out o tumulto popular, cuando el Asegurado sea participe deliberado en ellos. b) Mientras sea conducido por personas que no estén habilitadas para el manejo de esa categoría de vehículo por autoridad competente. c) Por exceso de carga transportada, mal estibaje o acondicionamiento de envase. d) Mientras esté remolcando a otro vehículo autopropulsado, salvo en el caso de ayuda ocasional y de emergencia. e) Mientras tome parte en certámenes o entrenamientos de velocidad. f) El Asegurador no indemnizará los daños sufridos por: f.1) El cónyuge o integrante de la unión convivencial en los términos del Artículo 509 del Código Civil y Comercial de la Nación y los parientes del Asegurado y/o Conductor hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad (en el caso de sociedades los de los directivos). f.2) Las personas en relación de dependencia laboral con el Asegurado y/o Conductor, en tanto el evento se produzca en oportunidad o con motivo del trabajo. f.3) Los terceros transportados en exceso de la capacidad indicada en las especificaciones de fábrica o admitida como máximo para el uso normal del rodado, o en lugares no aptos para tal fin. f.4) Las personas transportadas en ambulancias en calidad de pacientes.

Estas son las únicas exclusiones contempladas en el Seguro Obligatorio. Existe un vacío o laguna contractual y legal con las exclusiones y los nuevos delitos viales en el régimen del Seguro Obligatorio y en el Seguro Voluntario por falta de una política legislativa y jurídica de revisión y actualización.

Esta situación es abusiva e injusta porque el asegurador tiene permitido rechazar el siniestro por exclusiones contempladas en el seguro voluntario de RC y por la Ley de Seguros por los artículos 2, 60, 70 y 114 cuando no se encuentra contemplada entre las exclusiones del seguro obligatorio. El seguro no cumple su función social de protección a las víctimas viales.

Es oportuno revisar el régimen injusto del seguro obligatorio automotor argentino a los fines que se disponga que la entidad aseguradora pague la indemnización a la víctima frente al rechazo del siniestro y permita repetir contra el asegurado o que se cree por ley la figura del tercero auxiliar – creación del fondo de garantía- a los fines de sustituir a la entidad aseguradora en esas circunstancias, para que pague la indemnización legalmente estipulada a la víctima o derecho habientes y repita siempre

que sean responsables civiles el dueño y el guardián (art. 1757 y 1758 C.CyC) .

VII. Proyectos del Senado.

La secuencia de los proyectos en el Senado de la Nación fue: Senado NS-1223/18 denominado “*Protección de terceros damnificados en el contrato de Seguros*”; el segundo proyecto S-1146/19 denominado “*Regulación del aspecto social y ambiental del seguro automotor*” con Capítulo I. Fondo fiduciario de garantía de cobertura para víctimas de accidentes de tránsito del seguro automotor, Capítulo II. Procedimiento. Capítulo III. Seguro Automotor obligatorio; y el proyecto S-2560/19. Capítulo I Fondo fiduciario de garantía de cobertura para víctimas de accidentes de tránsito del seguro automotor. Capítulo II. Procedimiento. Capítulo III. Seguro automotor obligatorio; los tres proyectos llevan la firma del senador Closs. Se pueden ubicar en Google por Senado. En estos proyectos se adopta un régimen especial y se prevé frente a exclusiones el pago de la indemnización a la víctima o derecho habientes por el asegurador para luego repetir contra el asegurado y en los otros, el pago sería por el fondo de garantía para luego repetir contra quienes corresponda.

VIII. Ingenieros especializados en accidentología vial. Capital social. Leyes especiales. Otras ramas.

La accidentología vial es una ciencia criminalística multidisciplinaria y las víctimas viales según las estadísticas mundiales y nacionales instituyen una epidemia. La vida y salud de las personas, de los ciudadanos incluyendo los residentes por los derechos humanos, es el capital social del Estado.

Es necesario y conveniente adoptar medidas para la participación o incorporación de los ingenieros especializados en accidentología en la etapa de Investigación Penal Preparatoria- **IPP**- a corto y mediano plazo.

El seguro requiere de la profesionalidad, de la actualización y tecnología digital y así en los seguros de incendio serán los ingenieros químicos, en los de agricultura los ingenieros agrónomos, en los seguros de accidentes personales los médicos y en el seguro automotor los ingenieros mecánicos

La intervención rápida en el lugar del accidente, el relevamiento de datos y rastros, la disposición de los cuerpos y heridas y todo lo que aporte la actualización de la estadística y tecnología, debe llevar la investigación del Ministerio Público de la Acusación a la determinación previa de la causa del accidente y no de la responsabilidad.

IX. El contrato de seguro es privado y comercial: nuevo desafío del Seguro Obligatorio en el siglo XXI.

Observamos que las infracciones y prohibiciones contempladas en la ley de tránsito 24449 fueron ampliadas por la Ley 26.363/08 donde algunas de ellas fueron trasladadas al rango de exclusiones en las cláusulas

estipuladas y predispuestas por la Superintendencia, que se están aplicando los nuevos Derechos y Garantías de la CN humanista de 1994, la vigencia de nuevos delitos contra la seguridad vial, y del nuevo Código Civil y Comercial, adoptando la política de objetivación de responsabilidad civil en la circulación, la función de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y su impronta federal y subsidiaria por la concertación con las provincias, entre otras acciones, consideramos necesario que se introduzca en la agenda de la ANSV el encuentro con la Superintendencia de Seguros de la Nación (que recibe la contribución de los asegurados en la prima en el ramo automotor) y las entidades aseguradoras, a los fines de trazar la *política legislativa y jurídica de la comunicabilidad entre lo público y privado, de la combinación y prevalencia de leyes especiales y la constitucionalización del derecho civil y comercial por los Nuevos Derechos y Garantías* aplicando el Seguro Obligatorio creado por el artículo 68 de la Ley de Tránsito los principios de la responsabilidad objetiva del nuevo Código Civil y comercial para el Siglo XXI.

Carlos Alberto Huber
Instituto de Derecho de Seguros
Colegio de Abogados de Santa Fe

ANEXO

Ley de Tránsito 24.449.

CAPITULO V

Accidentes

ARTICULO 64. — PRESUNCIONES. Se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca daño en personas o cosas como consecuencia de la circulación.

Se presume responsable de un accidente al que carecía de prioridad de paso o cometió una infracción relacionada con la causa del mismo, sin perjuicio de la responsabilidad que pueda corresponderles a los que, aun respetando las disposiciones, pudiendo haberlo evitado voluntariamente, no lo hicieron.

El peatón goza del beneficio de la duda y presunciones en su favor en tanto no incurra en graves violaciones a las reglas del tránsito.

ARTICULO 65. — OBLIGACIONES. Es obligatorio para partícipes de un accidente de tránsito:

- a) Detenerse inmediatamente;
- b) Suministrar los datos de su licencia de conductor y del seguro obligatorio a la otra parte y a la autoridad interviniente. Si los mismos no estuviesen presentes, debe adjuntar tales datos adhiriéndolos eficazmente al vehículo dañado;
- c) Denunciar el hecho ante cualquier autoridad de aplicación;
- d) Comparecer y declarar ante la autoridad de juzgamiento o de investigación administrativa cuando sean citados.

ARTICULO 66. — INVESTIGACION ACCIDENTOLOGICA. Los accidentes del tránsito serán estudiados y analizados a los fines estadísticos y para establecer su causalidad y obtener conclusiones que permitan aconsejar medidas para su prevención. Los datos son de carácter reservado. Para su obtención se emplean los siguientes mecanismos:

- a) En todos los accidentes no comprendidos en los incisos siguientes la autoridad de aplicación labrará un acta de choque con los datos que compruebe y denuncia de las partes, entregando a éstas original y copia, a los fines del artículo 68, párrafo 4º;
- b) Los accidentes en que corresponda sumario penal, la autoridad de aplicación en base a los datos de su conocimiento, confeccionará la ficha accidentológica, que remitirá al organismo encargado de la estadística;
- c) En los siniestros que por su importancia, habitualidad u originalidad se justifique, se ordenará una investigación técnico administrativa profunda a través del ente especializado reconocido, el que tendrá acceso para investigar piezas y personas involucradas, pudiendo requerir, si corresponde, el auxilio de la fuerza pública e informes de organismos oficiales.

ARTICULO 67. — SISTEMA DE EVACUACION Y AUXILIO. Las autoridades competentes locales y jurisdiccionales organizarán un sistema de auxilio para emergencias, prestando, requiriendo y coordinando los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales.

Centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del accidente y su forma de traslado hacia los centros médicos.

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

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

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquélla no se ha realizado en el año previo.

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

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

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

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