

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Derecho

Programa de Maestría en Derecho

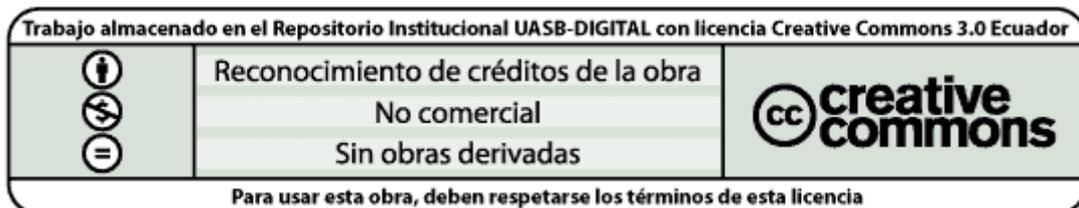
Mención en Derecho Financiero, Bursátil y de Seguros

Lineamientos de una propuesta regulatoria para el Sistema Público de Accidentes de Tránsito ecuatoriano sobre la base de la comparación de regímenes de protección de víctimas por la circulación de vehículos en países vecinos

Autor: Fernanda Galarza Pita

Tutor: Luis Larrea Benalcázar

2015



Cláusula de Cesión de Derecho de Publicación de Tesis

Yo, Fernanda Galarza Pita, autor de la tesis intitulada “Lineamientos de una propuesta regulatoria para el Sistema Público de Accidentes de Tránsito ecuatoriano sobre la base de la comparación de regímenes de protección de víctimas por la circulación de vehículos en países vecinos”, mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Derecho, mención en Derecho Financiero, Bursátil y de Seguros en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.

2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.

3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Quito, 3 de junio de 2015

.....

Resumen

La reforma a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 407 de 31 de diciembre de 2014, introdujo al Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito como una cobertura de protección por el riesgo que la circulación de automotores representa para las potenciales víctimas de accidentes de tránsito; garantía asumida por el Estado ecuatoriano y financiada por los propietarios de los vehículos que se trasladan por el territorio ecuatoriano. Los perjuicios que no fueran cubiertos por este amparo, seguirán constituyendo responsabilidad civil del causante, cuando éste sea determinado por autoridad competente y no sustituye la responsabilidad civil originada por el accidente. Este sistema sustituyó al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) implementado a inicios del 2008.

Sobre la base del estudio de los regímenes de protección de víctimas de accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Chile, Perú y de la propia experiencia ecuatoriana, se persigue determinar los principales lineamientos que deberían considerarse para la elaboración del reglamento que regirá el funcionamiento del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, de manera que cumpla con su objetivo básico de satisfacer a los afectados por un accidente.

La investigación se inscribe en el campo del derecho comparado, utilizando como métodos de investigación jurídica al exegético y sistemático; y, como técnica, la documental.

Las sugerencias para la normativa que rija al Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito en cuanto a coberturas, exclusiones, acciones de repetición, Fondo de Accidentes de Tránsito, entre otros, permitirán el resarcimiento oportuno de los daños causados a las víctimas o sus beneficiarios en caso de muerte; además se incluyen recomendaciones relativas al tratamiento del seguro de responsabilidad civil ecuatoriano como producto del desarrollo de esa institución.

Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito; Responsabilidad civil subjetiva y objetiva; Regímenes de protección de víctimas de accidentes de tránsito; Seguro; Seguros Obligatorios; Fondos de Accidentes de Tránsito; Beneficiarios.

**A Esteban, María Paula y María Fernanda por
su apoyo.**

Tabla de contenido

Capítulo uno	9
Garantías para la circulación de vehículos	9
1.1. Responsabilidad civil	10
1.1.1. Breve reseña histórica de la responsabilidad civil.....	11
1.1.2. Elementos de la responsabilidad civil	14
1.1.3. Evolución de la responsabilidad civil.....	16
1.1.4. Clases de responsabilidad.....	18
1.2. Naturaleza de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito.....	21
1.2.1 Seguro de vehículos.....	21
1.2.2 Seguro de accidentes personales	23
1.2.3 Seguro de responsabilidad civil.....	23
1.2.4. Seguros obligatorios de accidentes de tránsito	27
1.3 Sistema público para pago de accidentes de tránsito en el Ecuador	41
Capítulo dos.....	44
Estudio de regímenes de protección de víctimas de accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Chile, Perú y la experiencia ecuatoriana	44
2.1. Instituciones de protección de víctimas de accidentes de tránsito.	45
2.2. Administración y riesgo del seguro a cargo de cada una de las compañías de seguros:.....	48
2.3. Coberturas, exclusiones y acción de repetición	50
2.3.1. Coberturas:	50
2.3.2. Exclusiones:.....	52
2.3.3. Acción de repetición:.....	56
2.4. Fondos de Accidentes de Tránsito:	57

2.5. Acción directa de las víctimas de accidentes de tránsito en contra de las aseguradoras y los fondos:	61
2.6. Cumplimiento de plazos para el pago de indemnizaciones, sanciones y reclamos:.....	63
2.7. Beneficiarios en caso de muerte de la víctima de accidentes de tránsito:.....	65
Capítulo tres.....	70
Propuesta de lineamientos de regulación para el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito.....	70
Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito	71
Evolución del Seguro de Responsabilidad Civil.....	75
BIBLIOGRAFIA.....	77

Introducción

Es indudable el progreso que la aparición del automóvil y su utilización representa para la humanidad, sin embargo no puede desconocerse el grave problema de salud pública que su manejo provoca, al ser una máquina que por su tamaño y velocidad, se constituye en una amenaza principalmente para los usuarios de la vía pública. A nivel mundial, la mitad de las muertes por accidentes de tránsito, corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%).

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud para el año 2013, las lesiones causadas por el tránsito fueron la octava causa mundial de muerte y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años, por lo que las tendencias indicarían que los accidentes de tránsito, se convertirán para el año 2030, en la quinta causa de muerte. Los países de ingresos medios tienen las mayores tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, esto es 20,1 por cada 100.000 habitantes, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. En América del Sur, el Ecuador ocupa el segundo lugar de mortalidad luego de Venezuela, con una tasa aproximada de 30 muertes por cada 100.000 habitantes.

En este contexto y con la reciente implementación del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito ecuatoriano que busca la protección de las víctimas por la circulación de automotores en el territorio nacional, en la primera parte del presente trabajo se analizarán conceptos de responsabilidad civil, sistemas de cobertura para los damnificados por la circulación tanto privados como obligatorios, sus características básicas, así como se profundizará en el estudio de figuras como la acción directa de la víctima frente a los aseguradores, la inversión de la carga de la prueba y la no necesidad de probar la culpa del responsable en un accidente, como garantías asimiladas por los diferentes estados para resarcir los daños a terceros.

En el Segundo Capítulo, considerando la mayor experiencia en cuanto al tiempo de aplicación de regímenes de protección de víctimas de accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Chile y Perú y la experiencia ecuatoriana relativa al funcionamiento del sustituido Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se realizará un estudio dividido en categorías tales como coberturas, exclusiones, formas de reclamo, documentos requeridos, administración del riesgo de circulación y determinación de sus

precios, acciones de repetición y beneficiarios en caso de muerte; lo que permitirá en el Tercer Capítulo, presentar una propuesta sustentada de los principales lineamientos de regulación que debería contener el reglamento a expedirse para la operatividad Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito.

Capítulo uno

Garantías para la circulación de vehículos

El aumento del parque automotor así como los accidentes de tránsito y la necesidad imperiosa de indemnizar tanto a las víctimas como a sus beneficiarios, han forzado a las sociedades a pasar de un sistema de reparación basado exclusivamente en la culpa para convertirse en una responsabilidad objetiva y finalmente en un sistema de seguridad social que remedie las consecuencias de los siniestros automovilísticos para los damnificados, sólo por el hecho de haber sido perjudicados, independientemente de la existencia o no de culpa.

Los orígenes de los sistemas de garantías a través de leyes especiales de responsabilidad civil derivadas de la circulación de vehículos, se los puede encontrar en Finlandia (1925), Noruega (1926), Dinamarca (1927), Suecia y Austria (1929), Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte (1930), Suiza y Luxemburgo (1932), Alemania (1940), Irlanda (1954), Bélgica (1956), Francia y Austria (1958), España (1962), Holanda (1963), Italia (1969), Grecia (1976) y Portugal (1979). La iniciativa fue acogida por el Instituto Internacional de Unificación del Derecho Privado (UNIDROIT) que propuso en el año de 1933, la armonización de las leyes de responsabilidad para continuar con las de seguros obligatorios que garantizarían a las víctimas el resarcimiento de los daños ocasionados por los accidentes de tránsito.

En este sentido, para una mejor comprensión de las circunstancias que determinaron la obligatoriedad de indemnizar a las víctimas de accidentes de tránsito, empezaremos con algunas nociones respecto de la responsabilidad civil.

1.1. Responsabilidad civil

Para Arturo Alessandri Rodríguez, la noción de responsabilidad en su significado más amplio, implica la culpabilidad que es la que comúnmente constituye su fundamento, por lo que un individuo es responsable de un hecho cuando éste le es imputable, es decir que lo ha ejecutado con suficiente voluntad y discernimiento, acepción dada generalmente por la Moral y el Derecho Penal.

Entre tanto, para el Derecho Civil la responsabilidad no se define por su fundamento sino por su resultado, por las consecuencias jurídicas que el hecho acarrea

para su autor, “un individuo es responsable cuando está obligado a indemnizar un daño”¹.

De esta manera, la responsabilidad jurídica proviene de un hecho o una omisión que causa daño a otro o que la Ley pena por ser contrario al orden social, consecuentemente las responsabilidades que provienen de la violación de un contrato (responsabilidad contractual) o de la comisión de un delito o cuasidelito civil o la violación a la Ley (responsabilidad extracontractual) corresponden a la responsabilidad civil; y, la comisión de un delito penal a la responsabilidad penal.²

1.1.1. Breve reseña histórica de la responsabilidad civil

Según Jorge Peirano Facio, el deber de resarcir el daño causado sólo aflora y se afirma en épocas relativamente recientes de la evolución del Derecho. En la antigüedad el que causaba daño a otro, no contraía por este simple hecho, ningún deber jurídico respecto del damnificado, sino que quedaba expuesto a la venganza del ofendido o de su clan, por lo que en ese estado de relaciones humanas, la Ley del Tali3n apareci3 como un progreso, que estableci3 “una rigurosa adecuaci3n entre la ofensa o da3o sufrido y la venganza a la que su autor quedaba expuesto en raz3n del mismo”.³

Del hecho da3oso, para el victimario surgi3 por un lado la deuda en dinero y por otro una eventual responsabilidad personal, quedando al ofendido el derecho de optar entre una y otra. Uno de los preceptos de las XII Tablas, se3alaba que: “Mutilado un miembro, sino hay transacci3n imp3ngase al autor la pena del tali3n”⁴, lo que demuestra el desplazamiento de la Ley del Tali3n por la composici3n pecuniaria, facultativa para el ofensor.

Adem3s de la citada Ley, el derecho romano conoci3 otros delitos ocasionados por da3os diversos tales como la injuria⁵, el *furtum*⁶ y los castigados por una serie de

¹ Arturo Alessandri, De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, (Santiago: Editorial Jur3dica de Chile, 2005), 13.

² *Ib3d.*, 24. Responsabilidad Penal: La Responsabilidad Penal es la que proviene de un delito penal, de una acci3n voluntaria penada por la Ley. Ella acarrea sanciones penales cuya aplicaci3n se persigue y hace efectiva mediante la acci3n penal que nace de todo delito y cuya naturaleza y extensi3n var3an seg3n la gravedad del hecho y las circunstancias atenuantes o agravantes que hayan ocurrido.

³ *Ib3d.*, 99.

⁴ *Ib3d.*, 100.

⁵ La injuria es siempre considerada un ataque directo a la persona.

acciones especiales como la acción de arboribus⁷ succisis, que con el paso del tiempo resultaron insuficientes para prevenir la comisión de otros hechos dañosos que incidían sobre el patrimonio ajeno, necesidad satisfecha en la Roma Antigua con la aparición de la célebre Lex Aquilia de Danno⁸, votada en el año 287 A.C. en los comicios de la plebe a propuesta del tribuno Aquilio, que reguló el resarcimiento del daño causado a otro (danmun injuria datum); y emergió como la gran unificadora de todas las leyes que se referían al daño injusto.

La Ley Aquilia constaba de tres capítulos, el primero consideraba el caso que un individuo hubiera causado un daño matando un esclavo o un animal doméstico útil al hombre; el segundo se refiere a un caso de pérdida total del bien protegido pero a diferencia de los otros capítulos que se referían a objetos corporales, se relaciona con cosas incorpóreas que cayó pronto en desuso; y, el tercero, hace referencia al simple deterioro de las cosas incluidas en el primer capítulo, así como la destrucción y deterioro de cualquier objeto material, es decir las heridas realizadas a los esclavos y a las bestias que vivían en rebaño y los daños parciales o totales provenientes de incendios, destrozos y demás. Jorge Peirano Facio, afirma que es evidente que los antecedentes del actual sistema de responsabilidad civil que se remontan a la Ley Aquilia, se refieren al primero y tercer capítulo.

El momento en el que surgió la Ley Aquilia, no se conocía más derecho real que el de la propiedad, lo que se puede observar con la revisión de sus principales elementos, como que el daño causado a otro sea en una parte de su fortuna, es decir a través de la degradación o destrucción de una cosa que ocasionaba la disminución de su utilidad; que sea producido por la acción de un cuerpo sobre otro (corpore corpori datum); y, que sea ocasionado al dueño de la cosa dañada por la protección a la propiedad.

⁶ El furtum se caracteriza porque el autor tiene generalmente un propósito de enriquecimiento.

⁷ El corte clandestino de árboles era sancionado por la Actio de arboribus succisis o arborum furtim caesarum.

⁸ Según la autoridad de Ulpiano, una vez aprobada esta Ley en plebiscito, quedó derogado lo que las XII Tablas y textos posteriores establecían sobre el daño causado injustamente, sobre la “injuria” en la acepción genuina romana que en sus inicios significó acto jurídico e injusto.

Con esta Ley, se cierra el ciclo legislativo del derecho romano de reparación de daños. No obstante, por la vía de interpretación de sus términos y de la concesión de acciones útiles e in factum⁹, se amplía considerablemente su campo de aplicación.

El derecho justiniano desarrolló generosamente el campo de los presupuestos objetivos de la acción de daños, lo que precisó aportar alguna limitación al mismo a través del condicionamiento del factor subjetivo. Es en este momento, cuando según el autor Jorge Peirano Facio, aparece la verdadera irrupción del concepto de culpa junto con la noción de uso abusivo del derecho.

No obstante los mencionados progresos, el concepto de reparación de daños con todas las extensiones de la época justiniana, no se convirtieron en una verdadera teoría de la responsabilidad extracontractual. Los casos ocurridos según los hermanos Mazeaud, se trataban uno a otro, decidiendo que quien hubiere sufrido tal o cual daño podría exigir ésta o aquella suma, es decir un sistema de tipicidad de daños¹⁰. Tampoco se llegó a afirmar un concepto de indemnización por oposición al concepto de pena.

Con la evolución de los conceptos jurídicos en el derecho intermedio, se despoja a la Ley Aquilia de su carácter penal, estableciéndose la gran diferencia entre la responsabilidad penal y civil. Además, la influencia de la Iglesia Católica y del derecho canónico, según Edgardo López dotan a la responsabilidad civil de un sentido moral similar al pecado; y, la culpa pasa a tener un papel cada vez más importante por lo que se puede decir que con posterioridad a los glosadores, la escuela del derecho natural (Grocio y Puffendorf) produce una gran transformación del derecho romano, que fue recibida por los franceses Domat y Porthier, quienes expusieron el principio que todo daño injusto causado en la persona o bienes de otro debía ser reparado, siempre que fuere imputable a su autor.

⁹ Entre las acciones honorarias distinguimos a las acciones útiles que son acciones civiles que el Pretor extendía a otros supuestos semejantes no incluidos en el derecho civil y las acciones in factum, que son las creadas por el Magistrado para proteger un supuesto nuevo, no reconocido en el derecho civil. Por medio de las acciones útiles se extendió la acción a personas ajenas al propietario.

¹⁰ Edgardo López, Introducción a la Responsabilidad Civil, (<http://www.derecho.unt.edu.ar/publicaciones/Introdresponsabilidadcivil.pdf>), 7. Lo que sorprende es que no se encuentre, ni en materia delictual, ni en materia contractual, un texto legal de alcances generales, que establezca el principio de que quien causa un daño a su prójimo, en determinadas condiciones, debe repararlo. Resulta suficiente para comprenderlo, con recordar cómo y por qué intervino el legislador. Se trataba de ponerle fin a la venganza corporal, de reemplazarla por el pago de una suma de dinero.

En esta línea, el Código de Napoleón al igual que casi todos los códigos vigentes¹¹, consagran la figura de la responsabilidad en base de la culpa como consagración de los principios liberales e individualistas del siglo XIX.

1.1.2. Elementos de la responsabilidad civil

De acuerdo al Dr. Javier Tamayo Jaramillo¹², la responsabilidad civil engloba a todo comportamiento ilícito que por generar daños a terceros hacen surgir en cabeza de quien lo causó, la obligación de indemnizar, es decir que la responsabilidad civil, como fuente de las obligaciones, encuentra sus raíces jurídicas en los hechos ilícitos.

En este sentido, el primer elemento que podemos encontrar en la responsabilidad civil, es el hecho ilícito entendido como el comportamiento mediato o inmediato del responsable, como en el caso de la responsabilidad personal en la que se juzga la conducta inmediata activa u omisiva del agente o en los casos de responsabilidad civil por hecho de las cosas, por ejercicio de actividades peligrosas o por el hecho ajeno en las que siempre estará la conducta del responsable como elemento fundamental de su responsabilidad. Así los artículos 2220, 2223, 2226, 2228 y 2229 de nuestro Código Civil, presumen que el comportamiento descuidado o imprudente del civilmente responsable es la causa determinante para la producción del daño, sea como responsable de las acciones de los que estuvieron bajo su cuidado, como guardián de la actividad peligrosa, como propietario de un inmueble que no se le ha dado el mantenimiento adecuado o por los daños causados por los hechos de animales bajo su cuidado.

Como segundo elemento, está el daño entendido como el menoscabo a las facultades jurídicas que tiene una persona para disfrutar de un bien patrimonial o extrapatrimonial, el cual es indemnizable cuando en forma ilícita es causado por alguien diferente de la víctima. Este daño puede ser de carácter patrimonial o moral.

¹¹ Arturo Alessandri, De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2005), 81. Código de las Obligaciones de Turquía de 1926 (art. 41); Código Civil Chino de 1930 (art. 184); Código de las Obligaciones y Contratos de la República Libanesa de 1932 (arts. 121 y 123); Código de las Obligaciones de la República de Polonia de 1934 (arts. 134 y 135); Código Civil Peruano de 1936 (art. 1136), Código Civil de Venezuela de 1942 (art. 1185), Código Civil Mexicano de 1928, Código Civil Italiano, entre otros. El Código Civil Soviético (arts. 403 y 404) establece como principio general la responsabilidad objetiva.

¹² Javier Tamayo Jaramillo, De la Responsabilidad Civil, Tomo I, (Bógota, Editorial Temis, 1999), 12.

El tercer elemento es el llamado nexo de causalidad. Para que el hecho o la omisión de una persona capaz de delito o cuasidelito le impongan responsabilidad civil, no basta que el hecho haya sido ejecutado con dolo o culpa ni que cause daño, es necesario que el daño sea consecuencia de estos.

Una de las teorías formuladas para explicar la existencia del nexo causal, fue la de equivalencia de las condiciones en la que todas las causas para la generación de un perjuicio son igualmente determinantes para la producción de la consecuencia. Para Carlos Ghersi¹³, la imposibilidad de detección e individualización de una de ellas para convertirla en causa hizo que la teoría sea rápidamente abandonada. Una segunda teoría se generó, en torno al tiempo y el acaecimiento del resultado dañoso, denominada causa próxima, como cuando se produce un choque sucesivo de automotores, el automotor que atropelló al peatón sería el autor, cuando en realidad lo es el primero que inició la cadena de desplazamientos.

Una tercera teoría es la llamada causa adecuada, donde sólo la causa que objetivamente tiene aptitud para generar el daño sufrido por la víctima, es la que se considera relevante para generar responsabilidad. Según Gilberto Martínez Rave, para determinar la causa de un daño hay que separar y escoger aquellos fenómenos circunstancias o hechos que realmente fueron determinantes e influyeron en el resultado y quien haya originado esas causas determinantes, será responsable civilmente. Esta es la teoría aceptada por la mayoría de países¹⁴ con el agregado que incumbe al actor o damnificado la prueba de la relación de causalidad, valiéndose de cualquier medio probatorio como testigos, presunciones, entre otros.

Cabe citar que la exigencia de una relación de causalidad adecuada para la procedencia de la responsabilidad, trae como consecuencia a su vez, la no responsabilidad del agente cuando esta relación no parece como tal, como consecuencia

¹³ Carlos Ghersi, Teoría General de la Reparación de Daños, (Buenos Aires, Editorial ASTREA, 1997), 75.

¹⁴ En Argentina se acogió la teoría de la causalidad adecuada con la reforma de 1969, Art. 906. En Colombia, vale citar el fallo proferido el 30 de marzo de 1993, en el que la Corte reiteró que: Para determinar la relación de causalidad, cuando media pluralidad de hecho o de culpas...Según el criterio de la causalidad adecuada tan sólo pueden estimarse efectos de una causa aquellos que según las reglas del sentido común y de la experiencia suelen ser su resultado normal. Se acude a las leyes naturales...No basta con establecer la participación de distintos hechos o cosas en la producción de un daño, es preciso determinar la idoneidad de la culpa o del riesgo, según los casos, para producir normalmente el hecho dañoso.

de circunstancias que interrumpen el nexo de causalidad, entre las que se pueden citar a la culpa de la víctima, en los casos en que el daño se produce por culpa exclusiva de ésta; el daño producido por la culpa de un tercero ajeno al presunto responsable, por quien este último no debe responder; y, el caso fortuito y fuerza mayor, pues resultan ser elementos causales ajenos al presunto responsable. Las nombradas circunstancias, eximen al presunto responsable de responder.

1.1.3. Evolución de la responsabilidad civil

Para Gastón Fernández de la Cruz¹⁵, la responsabilidad civil debe verse desde dos perspectivas, una microeconómica que permite mirar cómo se manifiestan los elementos de la responsabilidad civil, a través de una vinculación intersubjetiva, donde se relacionan dos unidades individuales, el responsable y la víctima (visión diádica); y, una macroeconómica, con la que se persigue analizar las funciones de la responsabilidad civil, según el modelo económico que se tome como referencia (visión sistémica).

La responsabilidad civil como una relación intersubjetiva, en su inicio estuvo marcada bajo las funciones de sanción y prevención del daño, pues debía castigarse al causante de éste; de manera que se reprimían conductas antisociales y se prevenía la reiteración de las mismas. La culpa como fundamento de la responsabilidad civil, principio heredado de la doctrina francesa y sobre todo de las ideas de la Revolución Francesa, marca la historia de la responsabilidad civil en sus orígenes modernos, propia de una cosmovisión individualista y enmarcada en una perspectiva microeconómica.

Josserad en 1926, citaba que el problema de responsabilidad es mucho más vasto de lo que imaginaron los jurisconsultos de Roma, la intensidad de la vida moderna, la multiplicidad de las relaciones humanas y de las transacciones jurídicas, la frecuencia de los riesgos, revelan la insuficiencia de una concepción trazada para pueblos individualistas, donde todo giraba en torno a los bienes y su protección.

Los descubrimientos tecnológicos y su desarrollo, enfrentaron a la sociedad a nuevas ocasiones de daño derivadas de los procesos de industrialización por lo que las

¹⁵ Gastón Fernández De la Cruz, Estudios sobre Responsabilidad Civil, (Lima, Leysser L. León), 236.

reacciones de la literatura jurídica de la primera mitad del siglo XX, se dieron en tres direcciones, así:

- Una que pretendiendo ser fiel a la noción de culpa ética, deforma a la idea de culpa creando presunciones absolutas de responsabilidad con el único objeto de ensanchar el campo de la responsabilidad civil, manteniendo a la culpa como su base. Para Jossrad, esto se trata de una evidente ficción, pues una culpa presunta sin posibilidad de prueba contraria, es un artificio que sirve al legislador para hacer nacer una obligación, ello constituye una relación jurídica totalmente nueva.
- La segunda, es la que incentiva una total ruptura con la idea clásica de culpa y pretende basar el nuevo fundamento de la responsabilidad en el concepto de reparación, en donde la culpa es indiferente y el único concepto de importancia es la mera causalidad.
- Y la tercera, en donde el rol de la culpa no desaparece sino que se transforma. A decir de Gastón Fernández Cruz, así como en términos económicos se ha afirmado que la sociedad busca el desarrollo del mercado, la historia de la responsabilidad tenderá a demostrar la íntima relación existente entre las nociones de culpa y desarrollo tecnológico, en donde el primero de los conceptos estará al servicio del segundo. Es así como la culpa con su contenido ético, se transforma en culpa con un contenido social.

Desde la perspectiva sistémica, con la evolución de la noción de la culpa social, el resarcimiento adquirió un carácter excepcional, pues lo que se buscaba en ese momento desde el punto de vista económico, era el desarrollo del mercado por lo que el rol de la responsabilidad fue hacer permanecer las pérdidas allí donde suceden, es decir las víctimas financiaron la industria en esta fase del desarrollo del capitalismo. En esta perspectiva, el imponer al responsable el costo económico que traía su conducta de incumplimiento, significó medir la conducta desarrollada por el agente con patrones objetivos como aquel del hombre medio o siguiendo la experiencia norteamericana, hombre razonable, reafirmando el principio de la responsabilidad por culpa pero entendida bajo un criterio social y normativo.

Posteriormente, cuando la industrialización alcanzó un grado aceptable de desarrollo tecnológico, el principio de reparación integral apareció como general y no como excepción, lo que revela que una de las funciones de la responsabilidad civil ha

sido el incentivar y desincentivar actividades económicas. Aquí el rol de la culpa pasa de ser el único criterio de selección de los intereses merecedores de la tutela resarcitoria a un factor atributivo de responsabilidad a la par de otros de naturaleza objetiva.

Desde la perspectiva diádica, la responsabilidad civil cumplirá una triple función:

- Satisfactoria como garantía de consecución de los intereses que merecieron juridicidad, incluida la reparación del daño;
- De Equivalencia que explica el por qué la responsabilidad civil representa siempre una afectación patrimonial en la que alguien deberá soportar las consecuencias económicas de la garantía asumida para la satisfacción de los intereses dignos de tutela y una vez presente el fenómeno exógeno del daño, decidir si la afectación patrimonial se deja donde se ha producido o si conviene trasladarla a otro sujeto; y,
- La Distributiva, presente cuando el daño ha afectado un interés tutelado y que consiste en distribuir entre determinados sujetos el costo de su actividad, induciendo de esta manera a una regulación espontánea acorde con los lineamientos macroeconómicos perseguidos, lo que permitirá la aplicación de los justificativos teóricos del traspaso del peso económico del daño de la víctima al responsable a través de los factores atributivos de responsabilidad.

Desde una perspectiva sistémica o macroeconómica, la responsabilidad civil cumplirá dos funciones:

- La de incentivar o desincentivar actividades y
- La preventiva.

1.1.4. Clases de responsabilidad

Responsabilidad subjetiva

Arturo Alessandri Rodríguez, señala que la responsabilidad subjetiva supone necesariamente la culpabilidad de su autor y no existe sino a condición que el hecho perjudicial provenga de su culpa o dolo. Esta responsabilidad que es acogida por nuestro Código Civil, constituye la doctrina clásica o tradicional en materia de responsabilidad.

Para obtener la reparación del daño, es necesario probar el dolo o la culpa de su autor, prueba que en la mayoría de ocasiones implica dificultad para las víctimas, como el caso del peatón que es atropellado por un automotor; resultando la responsabilidad subjetiva: teórica, pues cabe citar a Josserand cuando señala que un derecho no es efectivo sino cuando su realización, cuando su ejercicio está asegurado; carecer de derecho o tener uno que no se puede hacer triunfar es una misma cosa¹⁶.

Responsabilidad objetiva

Prescinde en absoluto de la noción de culpa, atendiendo según Arturo Alessandri Rodríguez, únicamente al daño, por lo que basta que se haya causado un daño en la persona o bienes ajenos por hecho u omisión de otra, para que ésta deba repararlo, cualquiera que haya sido su conducta y aunque ese hecho u omisión no pueda imputarse a culpa suya; salvo que pruebe que el daño provino de un caso fortuito o de fuerza mayor o del hecho exclusivo de la víctima o de un tercero. El que causa un daño no responde de él en cuanto culpable, sino en cuanto a autor del mismo¹⁷.

El que para obtener un beneficio crea un riesgo o introduce en la sociedad un elemento nocivo o peligroso, movilizand o fuerzas susceptibles de irrogar un perjuicio, debe sufrir las consecuencias de sus actos así como se aprovecha del agrado o satisfacción que proporcionan¹⁸.

En la práctica, la víctima debe probar el daño y el hecho que lo generó, no la culpa y será el autor del hecho, el llamado a acreditar una circunstancia eximente de responsabilidad, sin que pueda alegarse el haber utilizado la debida diligencia o cuidado, pues el fundamento de su responsabilidad no es la culpa.

Los antecedentes de esta teoría los podemos encontrar en Alemania en 1888 (Mataja), Italia 1894 (Orlando) y Francia 1897 (Saleilles y Josserand).

También se la conoce como teoría del riesgo, quien crea un riesgo debe sufrir sus consecuencias, atendiendo únicamente al daño y el hecho que lo produjo. De acuerdo

¹⁶ Autor citado por Arturo Alessandri, De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno, (Santiago, Editorial Jurídica de Chile, 2005), 82.

¹⁷ *Ibid.*, 82.

¹⁸ *Ibid.*, 87.

con Alessandri Rodríguez: “El Derecho tiene por objeto satisfacer necesidades humanas y si hay una regla jurídica que realiza mejor esa finalidad, deberá adoptársela, aunque se la tache de antijurídica. Lo jurídico no es lo que mejor se conforme con los principios consagrados por la ciencia del Derecho; lo verdaderamente jurídico es lo que mejor realiza la justicia entre los hombres. La responsabilidad objetiva, independientemente de sus detractores, tiende a esa realización permitiendo que un mayor número de víctimas obtenga la debida reparación por los daños que han recibido”.

Javier Tamayo Jaramillo señala que bajo el nombre de teoría del riesgo se engloban todas aquellas doctrinas que en forma total o parcial quieren prescindir del concepto de culpa como elemento integral de la responsabilidad, sin embargo hace distinciones entre la responsabilidad puramente objetiva y la responsabilidad por riesgo. Éstas tienen en común el hecho de prescindir de la idea de culpa como fundamento filosófico de la responsabilidad pero acude al correctivo del riesgo creado o del riesgo provecho, lo que en cierta forma limita la responsabilidad objetiva.

En el riesgo provecho se aplica el aforismo romano: ubi emolumentum, ibi onus, donde está el beneficio, allí está la carga. La sociedad entera y algunas personas en particular se benefician de los progresos mecánicos e industriales que proporcionan ventajas pero aumentan los peligros de los terceros y el que obtiene mayor provecho y goza de las ventajas debe soportar los riesgos y responder por los daños aun prescindiendo de la culpa. El riesgo creado es una variante del riesgo provecho, considerando que el provecho se lo entiende en sentido amplio y el riesgo creado, es el riesgo que las actividades o las cosas de cada persona crea en los demás, considerando a estas actividades o conductas como lícitas, que causan responsabilidad en quienes crean riesgos o peligros.

A pesar que la teoría del riesgo no ha logrado imponerse en la doctrina, en la legislación y en la jurisprudencia ha ejercido influencia, así en Francia lo ha hecho en la legislación sobre accidentes de trabajo (1898), accidentes causados por una aeronave a personas o bienes situados en la superficie (1924), sobre daños causados a terceros por la explosión o emanación de sustancias explosivas, corrosivas o tóxicas que se encuentren en establecimientos del Estado, en establecimientos privados que trabajen directa o indirectamente para la defensa nacional en tiempo de guerra o de paz (1921), sobre daños causados a las personas o bienes por crímenes y delitos cometidos con

fuerza o violencia en el territorio de una comuna por multitudes o grupos armados o no (1914); y, aunque la jurisprudencia ha sido consistente en términos generales con la teoría subjetiva, también se ha visto afectada por la teoría del riesgo, como el artículo 1384 del Código Francés que consagra el principio general de la responsabilidad por el hecho de las cosas inanimadas, estableciendo que su propietario o guardián responden por el daño que causen y niegan al propietario o guardián, la prueba de haber empleado en su custodia la debida diligencia o cuidado y no admitirle otras causales de exención de responsabilidad que la fuerza mayor o el caso fortuito y la culpa exclusiva de la víctima. Las leyes sobre accidentes de trabajo dictadas en diversos países de Europa y América, se fundan en la teoría del riesgo.

1.2. Naturaleza de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito

1.2.1 Seguro de vehículos

De la revisión de algunos contratos que contienen las condiciones generales¹⁹ de las pólizas de vehículos en nuestro país, se puede deducir que de manera general cubren:

- La pérdida total de los vehículos por daños, que se configura si los repuestos, la mano de obra necesaria para las reparaciones y los impuestos, tienen un valor igual o superior al 75% del valor comercial de los mismos, en el momento del siniestro.
- La pérdida parcial, cuando los gastos de reparación sean menores al porcentaje citado. Además se amparan los daños de radios, equipos de audio, calefacción y cualquier otro accesorio, siempre que hayan sido mencionados en la solicitud de seguro o pertenezcan al modelo original del vehículo.
- La pérdida total del vehículo por robo o hurto.
- La pérdida parcial por robo o sus tentativas.

¹⁹ Condiciones Generales:

Pólizas de Seguro aprobadas por la Superintendencia de Bancos		
Póliza de Seguro contra Todo Riesgo de Vehículos	Compañía de Seguros Cóndor S.A.	Resolución No. SBS-INSP-2013-178 de 30 de septiembre de 2013.
Póliza de Seguro contra Todo Riesgo de Vehículos	TOPSEG Compañía de Seguros y Reaseguros S.A.	Resolución No. SBS-INSP-2013-247 de 18 de diciembre de 2013.
Póliza de Seguro de Vehículos	Aseguradora del Sur C.A.	Resolución No. SBS-INSP-2002-013 de 23 de enero de 2002.
Póliza de Seguro contra Todo Riesgo de Vehículos	Seguros Equinoccial S.A.	Resolución No. SBS-INSP-2006-450 de 28 de diciembre de 2006.
Póliza de Seguro de Vehículos	Seguros Equinoccial S.A.	Resolución No. SBS-INSP-2002-167 de 15 de abril de 2002.

- Los accidentes personales²⁰ para cubrir al número de ocupantes estipulados en las condiciones particulares²¹.
- Los gastos médicos que se reembolsarán hasta los límites indicados en las condiciones particulares, egresos en que incurran el asegurado y/o los ocupantes del vehículo asegurado por la atención médica de emergencia como consecuencia de un accidente cubierto por la póliza.
- La responsabilidad civil extracontractual.

²⁰ Antonio Guardiano Lozano en su Manual de Introducción al Seguro, (Madrid, Editorial MAPFRE, 2001), señala que la clasificación más extendida de los riesgos, de acuerdo a la naturaleza de los mismos, es:

1. Seguros de Personas que se caracterizan porque el objeto asegurado es la persona humana, haciéndose depender de su existencia, salud o integridad el pago de la prestación. En este tipo de seguros, el pago de la indemnización no guarda relación con el valor del daño producido por la ocurrencia del siniestro. De ahí que en realidad, este tipo de seguros no constituya un contrato de indemnización propiamente dicho, diferenciándose así de los seguros de daños. Las principales modalidades de los seguros de personas son: seguro de vida, seguro de accidentes y seguro de enfermedad.
2. Seguros de daños o patrimoniales, bajo cuya denominación se recogen todos los seguros cuyo fin principal es reparar la pérdida sufrida a causa de un siniestro en el patrimonio del tomador del seguro. Son elementos esenciales de los seguros de daños: el interés asegurable que implica la necesidad que el tomador del seguro tenga algún interés directo y personal en que el siniestro no se produzca, bien a título de propietario o usuario; y, el principio indemnizatorio, según el cual la indemnización no puede ser motivo de enriquecimiento para el asegurado y debe limitarse a resarcirle el daño concreto y real sufrido en su patrimonio.

²¹ Juan Villanueva Aguilar, Manual del Seguro de Responsabilidad Civil, (Madrid, Editorial MAPFRE S.A., 2004), 27. El contrato de seguro es de carácter formal ya que necesita de forma escrita para su perfección. El documento en que se plasma es la póliza, constituida por :

1. Condiciones Generales: Contienen los principios básicos que establece el asegurador para regular todos los contratos de seguro que emita en el mismo ramo o modalidad de garantía. Al aplicarse con carácter general y estar previamente impresas, requieren del control del órgano supervisor de las aseguradoras de cada país. Suelen contener normas genéricas relativas a las relaciones contractuales, strictu sensu, forma de liquidación de siniestros, pago de indemnizaciones, cobro de recibos, comunicaciones, jurisdicción y subrogación, etc.
2. Condiciones Particulares: Son aspectos concretos relativos al tipo de riesgo individualizado que se asegura como los datos de los contratantes, concepto en el cual se asegura, descripción del riesgo cubierto y su situación, suma asegurada, prima, recargos e impuestos, vencimiento de primas y otras.
3. Condiciones Especiales: que se refieren al ámbito de cobertura en toda su extensión y limitaciones. Están referidas en su contenido al riesgo específico que se describe en las condiciones particulares, su esquema general es: definiciones de la póliza, objeto y extensión del seguro, exclusiones, ámbito territorial, ámbito temporal, coberturas complementarias y adicionales.

1.2.2 Seguro de accidentes personales

El Diccionario MAPFRE de Seguros, señala que la cobertura de accidentes personales es un contrato que tiene por objeto la prestación de indemnizaciones en caso de accidentes que motiven la muerte o incapacidad del asegurado, a consecuencia de actividades previstas en la póliza.

En varias condiciones generales de este amparo, aprobadas por la Superintendencia de Bancos, se observa que incluyen las siguientes coberturas:

- Pagos en caso de muerte por las sumas convenidas a los beneficiarios indicados en la póliza y a falta de éstos a los herederos legítimos. Las lesiones sufridas por el asegurado deben ser la causa exclusiva y directa de la muerte, ya sea inmediata o en un plazo determinado desde la ocurrencia del accidente.
- Pagos por invalidez permanente total o parcial que dependiendo de la gravedad, serán por la totalidad o una parte de la suma asegurada, basados en tablas previamente establecidas. Cualquier pago realizado por invalidez permanente cuyo resultado final sea la muerte, se considerará como adelanto sobre la suma asegurada y se cancelará solo la diferencia.
- Pagos por invalidez temporal, que se realizarán durante el tiempo en que el asegurado quede imposibilitado por el accidente para dedicarse a sus actividades ordinarias; comúnmente consistirá en un valor diario.
- Gastos médicos que se pagarán por la asistencia médica, farmacéutica y hospitalaria hasta la suma asegurada, cuando las lesiones sufridas por el asegurado sean consecuencia directa del accidente.

1.2.3 Seguro de responsabilidad civil

Joaquín Garrigues²² define al seguro de responsabilidad civil como el seguro contra el riesgo de quedar gravado el patrimonio por una obligación de indemnizar, derivada de la responsabilidad civil del tomador de la cobertura; y, contra daños, en razón que el daño es el gravamen que para un patrimonio significa la responsabilidad de su titular, siendo este daño peculiar que ofrece una doble característica, la primera no

²² Joaquín Garrigues, Contrato de Seguro Terrestre, (Madrid, Editorial Aguirre), 427-8.

afectar a un objeto determinado del patrimonio, sino al patrimonio entero, el cual constituye objeto indistinto de responsabilidad civil ilimitada y la segunda, no afecta el patrimonio de un modo directo. Además que el daño que el seguro va a reparar se manifiesta bajo la forma de una sentencia judicial ejecutable sobre el patrimonio del asegurado.

La indemnización a ser cubierta por el asegurador se limita a la cuantía del daño efectivamente causado, hasta el límite de la suma asegurada fijada en el contrato, sin embargo vale decir que a pesar de regirse por el citado principio indemnizatorio, no estará sujeto a sobreseguros e infraseguros como en el caso de los seguros de daños reales²³, por cuanto se desconocen los valores de los perjuicios que pudiera causar el asegurado.

El Manual del Seguro de Responsabilidad Civil²⁴ manifiesta que el avance de esta cobertura se ha debido principalmente, al creciente grado de desarrollo económico debido a razones como la evolución: del propio concepto de la responsabilidad civil, determinado por los cambios políticos, sociales, jurídicos y jurisprudenciales; de los riesgos, en razón que todo progreso tecnológico puede encontrar en este seguro el tratamiento adecuado; de la jurisprudencia con decisiones judiciales que interpretan las pólizas en un sentido más amplio al pretendido, protegiendo a los terceros perjudicados; y, de la gravedad de los siniestros.

En Colombia, a través de la promulgación de la Ley 45 en 1990²⁵, se consagró que las víctimas se constituyan en beneficiarios directos de la indemnización de los

²³ Efrén Ossa señala que los seguros de daños resisten a su turno a una nueva clasificación: Seguros Reales.- Son aquellos que versan sobre cosas muebles o inmuebles, determinados o determinables, amenazadas en su integridad física o en la seguridad jurídica de los derechos radicados en ellas, como son los casos de los seguros de incendio, transporte, vehículos, robo, etc.; y, Seguros Patrimoniales.- Protegen la integridad del patrimonio económico contra el detrimento eventual que puede afectarlo desfavorablemente y que por tanto puede originarse en una disminución del activo como en un aumento del pasivo.

²⁴ Juan Villanueva Aguilar, Manual del Seguro de Responsabilidad Civil, (Madrid, Editorial MAPFRE S.A., 2004), 15.

²⁵ Código de Comercio, Colombia:

Art. 1127.- Modificado. Ley 45 de 1990, Art. 84. Naturaleza del Seguro de Responsabilidad Civil. El seguro de responsabilidad impone a cargo del asegurador la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la ley y tiene como propósito el resarcimiento de la víctima, la cual en tal virtud, se constituye en el beneficiario de la indemnización, sin perjuicio de las prestaciones que se le reconozcan al asegurado.

contratos de responsabilidad civil. El tratadista Javier Tamayo Jaramillo refiere que desde 1938 en ese país se empezó a estructurar vía jurisprudencia, la teoría de la responsabilidad civil por actividades peligrosas, sobre la base del artículo 2356²⁶ de su Código Civil, criterio que ha aligerado la carga de la prueba de la víctima, de manera que ésta debe probar únicamente que el daño fue causado en el ejercicio de una actividad peligrosa y el demandado solo podrá exonerarse demostrando una causa extraña; concluyendo que la responsabilidad por actividades peligrosas se fundamenta en una culpa probada²⁷, consistente en crear más peligro²⁸ del que normalmente están en capacidad de soportar los demás individuos que viven en sociedad. De esta manera el Seguro de Responsabilidad Civil, adquiere una función social que no se limita sólo a la tutela del asegurado responsable sino a ampliar la esfera del amparo y proteger los intereses de las víctimas.

Vale aclarar que el hecho que se haya otorgado la mencionada acción directa a la víctima, no la coloca a ésta en la posición de asegurado para lo cual resulta interesante observar dos Sentencias citadas por Juan Manuel Díaz Granados²⁹, dictadas por la Corte Suprema de Justicia de Colombia, Sala de Casación Civil de 10 de febrero de 2005:

Son asegurables la responsabilidad contractual y la extracontractual, al igual que la culpa grave, con la restricción indicada en el artículo 1055.

Art. 1133.- Modificado. Ley 45 de 1990, Art. 87. Acción de los damnificados en el seguro de responsabilidad. En el Seguro de Responsabilidad Civil los damnificados tienen acción directa contra el asegurador. Para acreditar su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077, la víctima en ejercicio de la acción directa podrá en un solo proceso demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización del asegurador.

²⁶ *Ibíd.*:

Art. 2356. RESPONSABILIDAD POR MALICIA O NEGLIGENCIA. Por regla general todo daño que pueda imputarse a malicia o negligencia de otra persona, debe ser reparado por ésta.

Son especialmente obligados a esta reparación:

1. El que dispara imprudentemente una arma de fuego.
2. El que remueve las losas de una acequia o cañería, o las descubre en calle o camino, sin las precauciones necesarias para que no caigan los que por allí transiten de día o de noche.
3. El que obligado a la construcción o reparación de un acueducto o fuente, que atraviesa un camino, lo tiene en estado de causar daño a los que transitan por el camino.

²⁷ Javier Tamayo Jaramillo, *De la Responsabilidad Civil*, 271.

²⁸ La Corte Suprema de Justicia, en Sentencia de 18 de mayo de 1938, destacó:

“Un depósito de sustancias inflamables, una fábrica de explosivos, así como un ferrocarril o un automóvil, por ejemplo, llevan consigo o tienen de suyo extraordinario peligrosidad de que generalmente los particulares no pueden escapar con su sola prudencia. De ahí que los daños de esa clase se presuman, en esa teoría, causados por el agente respectivo, como sería en esos ejemplos, el autista, el maquinista, la empresa ferroviaria, etc.”

²⁹ Juan Manuel Díaz Granados, (https://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/cs-seguro/libros/Temas_relevantes_del_Derecho_de_Seguros_contemporaneo_CILA-129.pdf), 294.

- *“El propósito que la nueva reglamentación le introdujo, desde luego, no es, per se, sucedáneo del anterior, sino complementario “lato sensu”, porque el seguro referenciado, además de procurar la reparación del daño padecido por la víctima, concediéndole los beneficios derivados del contrato, igualmente protege, así sea refleja o indirectamente, la indemnidad patrimonial del asegurado responsable, en cuanto el asegurador asume el compromiso de indemnizar los daños provocados por éste, al incurrir en responsabilidad, dejando ilesa su integridad patrimonial, cuya preservación, en estrictez, es la que anima al eventual responsable a contratar voluntariamente un seguro de esa modalidad”*
- *“Como se aprecia, a los seguros de esta clase, en sentido lato, se les ha otorgado una doble función de la que antes carecían, dado que, a más de proteger de algún modo y reflejamente el patrimonio del asegurado, pretenden directamente reparar a la víctima, quien de paso, entra a ostentar la calidad de beneficiaria de la indemnización. Mírese así como ésta, y por consiguiente sus herederos, según el caso, no ocupan la posición de asegurados, pues su derecho frente al asegurador surge de la propia ley, que ha dispuesto claramente una prestación en su favor, en calidad de beneficiarios, aunque circunscrita a los lineamientos trazados por el contrato de seguro-y en lo pertinente por la misma ley-, de modo que la víctima, ha de reiterarse, no sólo se tendrá como beneficiaria de la indemnización- artículo 1127 in fine-, sino que estará asistida, además, de una acción directa como instrumento contra el asegurador, como inequívocamente aflora del tenor del artículo 1133 ejusdem, modificado por el 87 de la Ley 45 de 1990, por el cual “en el seguro de responsabilidad civil los damnificados tienen acción directa contra el asegurador”. Para acreditar su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077, la víctima en ejercicio de la acción directa podrá en un solo proceso demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización del asegurador”.*

El artículo 110 relativo al Seguro de Responsabilidad Civil de la Ley del Contrato de Seguro del Perú, también concede acción directa al tercero damnificado.

El Código de Comercio boliviano, en la parte relativa al Seguro de Responsabilidad Civil en el artículo 1090, refiere que el tercero damnificado puede, en caso de ausencia, fuga, impedimento o muerte del asegurado, ejercer acción contra el

asegurador como beneficiario de la indemnización desde el momento en que se origina la responsabilidad del asegurado para percibir la suma correspondiente; y, en caso de muerte, sus herederos percibirán la indemnización que corresponda.

También en Argentina, se confiere en favor de la víctima la acción directa contra el asegurador del responsable, trascendiendo la esfera de intereses de las partes y permitiéndose la finalidad económica y social de este tipo de seguros. Gustavo Meilij³⁰, considera que la existencia de una responsabilidad civil objetiva, es la que hace que en todos los casos haya una especie de agravación natural del riesgo por la facilitación procesal que esta calificación otorga al damnificado reclamante, quien no necesita probar la culpa del asegurado en el evento dañoso, sino solamente la existencia del daño y su relación de causa-efecto con el hecho cubierto.

1.2.4. Seguros obligatorios de accidentes de tránsito

En España, el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor aprobado por el Real Decreto Legislativo No.8 de 29 de octubre de 2004³¹, que sustituyó al aprobado por el Decreto 632 de 21 de marzo de 1968 y sus reformas, básicamente por la incorporación de normas comunitarias, señala que el conductor de vehículos a motor es responsable del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación. Es un seguro de suscripción obligatoria que garantiza la cobertura de la responsabilidad civil en vehículos terrestres mediante el pago de una prima en todo el territorio del espacio económico europeo y de los estados adheridos al acuerdo.

Para el caso de daños a terceros³², de esta responsabilidad solo podrá exonerarse el conductor del automotor, en caso que pruebe que los daños fueron debidos a la

³⁰ Gustavo Raúl Meilij, Seguros de la Responsabilidad Civil, (Buenos Aires, Biblioteca General Re, Hispana S.A., 1994), 103.

³¹ Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre, <http://www.judicatura.com/Legislacion/0335.pdf>.

³² María José Morillas Jaramillo, El Seguro del Automóvil: El Aseguramiento Obligatorio de la Responsabilidad Civil Automovilística, (Barcelona, Editorial Bosch 1992), 90. Sostiene que si bien el Seguro Obligatorio de Automóviles presenta características especiales que han hecho que otros autores, no lo consideren como un seguro de responsabilidad civil sino estrictamente de daños, puede seguir definiéndose como un seguro privado que cubre el riesgo que el patrimonio del asegurado tenga que hacer frente a una indemnización derivada de su responsabilidad civil por el uso y circulación de vehículos. La

conducta o la negligencia del perjudicado o fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. En el caso de daños a los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte responsable según lo establecido en el artículo 1902 del Código Civil español³³, es decir a título de responsabilidad subjetiva.

El valor máximo de la cobertura del aseguramiento alcanza en los daños a las personas y en los bienes, los límites determinados reglamentariamente; en los daños a las personas, el amparo se fija por víctima y en los daños en los bienes, por siniestro. La cuantía de la indemnización de los daños y perjuicios causados a las personas comprenden el valor de la pérdida sufrida y la ganancia que ha dejado de obtener incluyendo los daños morales. Si la deuda indemnizatoria excediera los límites legales, la afrontará, a falta de un seguro voluntario de responsabilidad civil suplementaria, el patrimonio del responsable.

No están amparados los daños ocasionados a la persona del conductor del vehículo asegurado y se excluyen los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas y los bienes de los que resulten titulares el tomador³⁴, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge, los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores. También están excluidos quienes sufran daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado.

alteración del régimen normal de la responsabilidad no es determinante para indicar que el Seguro Obligatorio de Accidentes no es un seguro de RC, pues el hecho que se introduzca la responsabilidad objetiva como nuevo criterio de imputación del daño, que valga indicar coexiste con el criterio tradicional de la culpa, no desvirtúa la naturaleza del contrato, si se tiene en cuenta que la responsabilidad civil ha experimentado una evolución.

³³ Artículo 1902.- El que por acción u omisión causa daño a otro, interviniendo culpa o negligencia, está obligado a reparar el daño causado.

³⁴ Morillas Jaramillo, El Seguro del Automóvil: El Aseguramiento Obligatorio de la Responsabilidad Civil Automovilística, 20-1. Los elementos personales del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito Español son:

Asegurador: la persona jurídica que asume el riesgo pactado.

Tomador: la persona que celebra el contrato con el asegurador. El deber de contratar recae legalmente en el propietario del vehículo, pero el contrato lo puede realizar otra persona que tenga interés.

Asegurado: la persona titular del interés. El interés está en mantener su patrimonio a salvo de las reclamaciones de responsabilidad civil de los terceros, por lo que el asegurado será el poseedor, propietario o conductor autorizado del vehículo que ha acusado los daños.

Destinatario: de la indemnización será el tercero perjudicado. Este Derecho se lo atribuye la Ley, realmente no es un elemento personal del contrato de seguro.

No pueden oponer los aseguradores, exclusiones respecto de aquellas cláusulas contractuales que restrinjan la utilización o conducción del vehículo designado en la póliza por quienes carecen de permiso de conducir, incumplen obligaciones legales de orden técnico relativas al estado de seguridad del vehículo o fuera de los supuestos de robo, utilicen ilegítimamente automotores ajenos o no estén autorizados expresa o tácitamente por su propietario.

Se reconoce al perjudicado o sus herederos, acción directa para reclamar los valores por los daños sufridos, la cual prescribe en un año.

En Argentina conforme al artículo 68 de la Ley Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449, se dispone que todo automotor, acoplado o semiacoplado así como las motocicletas deben estar cubiertos por un seguro obligatorio de responsabilidad civil³⁵, de acuerdo a las condiciones fijadas por la Superintendencia de Seguros, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no, por los daños personales causados por ese vehículo o por la carga que transporte en condiciones reglamentarias.

Los señores Stiglitz³⁶, respecto de esta cobertura señalan que por tratarse de un seguro de responsabilidad civil, no se estipula en miras de un eventual tercero beneficiario o víctima sino por cuenta y en favor del eventual responsable o asegurado. La figura del tercero aparece como acreedor del asegurado de un débito de responsabilidad civil y no tiene la condición de acreedor del asegurador ni la de beneficiario de un contrato o estipulación celebrado en su favor. El tercero no adquiere por efecto del contrato, del cual no es parte, un derecho autónomo sobre el patrimonio del asegurado, ni un derecho propio contra el asegurador, el tercero es titular de un derecho contra el asegurado y consiste en ser resarcido del daño derivado de un hecho lesivo. De esta manera, el riesgo en el seguro contra la responsabilidad civil consiste en la eventualidad de que el asegurado vulnere un deber jurídico, dañando a un tercero, con lo cual nace su deuda resarcitoria.

En nuestro país, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito expedido mediante Reglamento publicado en el Registro Oficial No. 243 de 2 de enero de 2008 y

³⁵ Seguro Obligatorio Automotor, <http://ecofield.com.ar/blog/seguro-obligatorio-automotor-pliza-aprubanse-requisitos/>.

³⁶ Ruben S. Stiglitz y Gabriel A. Stiglitz, Seguro Automotor Obligatorio, (Buenos Aires, Abeledo Perrot, 1993), 28.

actualmente sustituido por el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, tuvo como antecedente la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre publicada en el Registro Oficial No. 1002 de 2 de agosto de 1996, que en sus artículos 140 y 141 señalaba que las compañías, empresas o cooperativas de transporte terrestre y los propietarios de vehículos a motor, sean de servicio masivo, de uso particular o del sector público, obligatoriamente, debían contratar un “*seguro de responsabilidad civil contra terceros*”, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles accidentes de tránsito e indemnizar por la muerte, por las lesiones corporales causadas a las personas y los correspondientes gastos médicos, así como los bienes materiales causados a terceros; con el agregado que ningún vehículo podía ser matriculado, si su propietario no presentaba la copia del correspondiente seguro. Adicionalmente, si el monto total de los daños y perjuicios causados por una infracción de tránsito, no hubiesen sido cubiertos por el seguro, el saldo seguía constituyendo responsabilidad civil del infractor.

Con Decreto Ejecutivo No. 236 publicado en el Registro Oficial No. 63 de 13 de Abril del 2007, se incorporó al Reglamento a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, expedido mediante Decreto Ejecutivo No. 505, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 118 de 28 de enero de 1997, al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) como documento necesario para circular en el territorio ecuatoriano y para la obtención del documento de circulación, el cual debía ser adquirido cada año por los propietarios de los vehículos.

Mediante Decreto Ejecutivo No. 2119, publicado en el Registro Oficial No. 421 de 20 de diciembre de 2006, se expidió el primer Reglamento para el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que en la práctica nunca llegó a aplicarse. Fue en el año 2008, cuando luego de un largo trabajo técnico y jurídico de los principales sectores involucrados en este seguro³⁷, se expidió el Reglamento del Seguro General Obligatorio³⁸ de Accidentes de Tránsito. En términos generales, se señalaba que tal

³⁷ Compañías de Seguros; Superintendencia de Bancos (antes de la expedición del Código Orgánico, Monetario y Financiero en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 332 de 12 de septiembre de 2014, se denominaba al Órgano de Control de seguros como Superintendencia de Bancos y Seguros); Unidad de Seguros adscrita a la Presidencia de la República; entre otros.

³⁸ De manera general la celebración de los contratos de seguro, en los que se involucra a las compañías de seguros, personas jurídicas dedicadas a ofrecer productos que cubren riesgos y los tomadores, es libre; entre ellos se discuten los precios, coberturas y otros. Cuando se introduce la obligatoriedad de un seguro,

seguro debía ser contratado anualmente por las personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, propietarias de vehículos a motor, sin restricción de ninguna naturaleza, constituyéndose en obligatorio para poder circular en el país, además de ser un requisito básico exigible para la obtención de la matrícula, permiso de circulación vehicular, certificado de propiedad o historial vehicular u otros documentos habilitantes, así como para gravar, transferir o traspasar su dominio.

Amparaba hasta los límites señalados en la póliza uniforme y obligatoria aprobada por la Superintendencia de Bancos³⁹, la responsabilidad derivada de la obligación de todo propietario de un vehículo a motor de indemnizar a las víctimas de accidentes de tránsito por la circulación de los mismos. Los propietarios de automotores debían contratar el SOAT dentro del plazo de tres meses contados a partir del 2 de enero de 2008, con la aclaración que los de vehículos de servicio público o quienes tengan interés asegurable en ellos, que con anterioridad a la fecha de la promulgación del citado Decreto Ejecutivo, hubieren contratado o mantengan vigente una póliza de seguro de vehículos con cobertura de responsabilidad civil para terceros y accidentes personales para sus ocupantes, con límites y prestaciones iguales o superiores a las previstas en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, estarían exentos de contratar el SOAT, siempre y cuando las compañías de seguros que emitieron las pólizas, renunciaren a las condiciones generales de éstas y se sometieran a las condiciones aprobadas por el Órgano de Control para el ramo SOAT, hasta la expiración de los contratos que contengan amparos de responsabilidad civil, máximo hasta un año después de la publicación del Reglamento del SOAT.

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 398 de 7 de agosto de 2008, introdujo un Libro específico referente al “ASEGURAMIENTO”, donde como Título I, se incluyó al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), como un amparo con las

éste sólo nace a través de Leyes o Decretos. Esta obligación se extiende a otras personas terceras al contrato, como es el caso de los hospitales o clínicas.

³⁹ Hasta antes de la publicación del Código Orgánico Monetario y Financiero, que modificó ciertos artículos de la Ley General de Seguros, su artículo 25 señalaba que las pólizas, notas técnicas y tarifas de primas, requerían autorización previa de la Superintendencia de Bancos para ponerlas en vigor. En el caso del sustituido SOAT, la Superintendencia de Bancos aprobó únicamente las condiciones generales de su Póliza; y, la tarifa de primas fue incluida directamente en el artículo 29 del Decreto Presidencial No. 809 que expidió el Reglamento del SOAT, publicado en el Registro Oficial No. 243 de 2 de enero de 2008.

características de obligatorio, irrevocable, a favor de terceros, de cobertura primaria y universal, que no excluía y era compatible con cualquier otro seguro, sea voluntario u obligatorio, que cubra a personas con relación a accidentes de tránsito, salud o medicina pre-pagada, los cuales se aplicarían en exceso a las coberturas del SOAT. Cabe mencionar lo que disponían los artículos 225 y 226 ibídem, de que si el monto total de los perjuicios causados por un accidente de tránsito no estaban cubiertos por la póliza del SOAT, el saldo correspondiente seguiría constituyendo responsabilidad civil del causante, cuando éste fuera determinado por autoridad competente; y, que las pólizas SOAT no sustituían, en ningún caso, las responsabilidades civiles originadas por los accidentes de tránsito; no obstante, las indemnizaciones cubiertas por el SOAT, serían deducidas de la responsabilidad civil.

Luego de un año de funcionamiento del SOAT, surgieron críticas acerca de la cobertura. Se acusaba a las aseguradoras de ser las grandes beneficiarias de las utilidades y que el amparo no estaba cumpliendo con el objetivo de atención a las víctimas de accidentes de tránsito, consecuentemente mediante Decreto Ejecutivo No. 1767 publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 613 de 16 de junio de 2009, se expidió un nuevo Reglamento del Seguro Obligatorio, en el que entre otros aspectos, se: disminuyó el 30% del valor de la tarifa de primas; aclaró la exclusión de los daños materiales, en el sentido que no se incluían los ocurridos a los bienes propios o de terceros, de cualquier naturaleza o clase; estableció un concepto específico de accidente de tránsito; incorporó lo no considerado como vehículo a motor para los efectos de este seguro; dispuso categóricamente que las víctimas de accidentes de tránsito, sus familiares o allegados no deberían realizar trámite alguno ante las empresas de seguros o el Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT) para acceder a los beneficios de la atención médica, en los servicios de salud públicos o privados que garantizaba el SOAT y que los servicios de salud serían los responsables de realizar las reclamaciones a las empresas de seguros o al FONSAT, y éstos en el pago de los valores reclamados; incluyó que previo al retiro del automotor de los predios de la comercializadora, en los casos de venta de vehículos nuevos, éstos debían estar asegurados por el SOAT, lo que se verificaría con la presentación del certificado original vigente a dicha fecha con el fin de asegurar que la universalidad de automotores cuenten con el SOAT; incorporó que las acciones derivadas del contrato SOAT o contra el FONSAT prescriben en dos años,

contados a partir de la fecha del acontecimiento que les dio origen, en concordancia con el artículo 26 del Decreto 1147⁴⁰; aclaró que el seguro SOAT no tenía límites en cuanto al número de víctimas afectadas en un mismo accidente de tránsito, considerando la gran incidencia de accidentes de tránsito en los que participan automotores de servicio público; especificó los plazos máximos en los que debían pagarse las indemnizaciones del SOAT y los recargos que debían aplicarse en caso de retraso en los respectivos pagos; introdujo que los pagos de las indemnizaciones relacionadas con el SOAT se realizarían sin investigación previa de culpabilidad, bastando la sola demostración del accidente, la calidad de víctima del afectado y de las consecuencias de muerte o lesiones que éste originó a la víctima; incorporó la manera de demostrar la calidad de víctima, nombrando expresamente los documentos que debían presentarse; incluyó la figura del Operador Único para los ajustes por reclamos SOAT⁴¹; estableció límites máximos: para la contratación de reaseguros⁴², gastos de administración⁴³ y comisiones del asesor productor de seguros⁴⁴ para el sector privado y en el público, se prohibieron tales pagos de comisiones.

Con Decreto Ejecutivo No. 1196, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 731 de 25 de junio de 2012, se expidió el Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y se incluyó como Libro V Del Aseguramiento, al Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, con

⁴⁰ Legislación del Contrato de Seguro expedida con Decreto Supremo 1147, publicado en el Registro Oficial No. 123 de 7 de diciembre de 1963, incluida en el Título XVII del Código de Comercio.

⁴¹ Las aseguradoras requieren realizar auditorías médicas, previo al pago de los siniestros presentados, las cuales representan costos que varían de una a otra compañía, por lo que con la inclusión del Operador Único se trató de estandarizar estos gastos. De acuerdo a la letra b) del artículo 6 de la Ley General de Seguros, los ajustadores de siniestros son personas naturales o jurídicas, cuya actividad profesional es la de examinar las causas de los siniestros y valorar la cuantía de las pérdidas en forma equitativa y justa, de acuerdo con las cláusulas de la respectiva póliza.

⁴² De acuerdo con el Diccionario de la MAPFRE, el reaseguro sirve para distribuir entre otros aseguradores, los excesos de los riesgos de más volumen, permitiendo al asegurador directo (o reasegurado cedente) operar sobre una masa de riesgos aproximadamente iguales, por lo menos si se computa su volumen con el índice de intensidad de siniestros.

⁴³ El Catálogo de Cuentas de la Superintendencia de Bancos, señala que los gastos de administración comprenden a los gastos de personal y los gastos varios que se incurren en el tratamiento de cada ramo de seguro.

⁴⁴ El artículo 7 de la Ley General de Seguros, indica que los asesores productores de seguros son los agentes de seguros, personas naturales que a nombre de una empresa de seguros se dedican a gestionar y obtener contratos de seguros y las agencias asesoras productoras de seguros, personas jurídicas con organización, cuya única actividad es la de gestionar y obtener contratos de seguros para una o varias empresas de seguros o de medicina pre-pagada autorizada a operar en el país.

ciertos cambios como que se incrementaron las coberturas por accidentes de USD. 3.000,00 a USD. 5.000,00 por persona en caso de discapacidad permanente total o parcial, sobrevinida dentro de los 12 meses siguientes al accidente, de USD. 2.500,00 a 3.000,00 por persona por gastos médicos y de USD. 50,00 a 200,00 por persona por gastos de transporte y movilización de los heridos; y, se eliminaron los límites máximos para la contratación de reaseguros y gastos de administración.

En lo referente a la póliza de seguros SOAT, ésta fue aprobada por la Superintendencia de Bancos con Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de enero de 2008. Posteriormente, mediante resoluciones Nos. SBS-INSP-2009-068 de 4 de marzo de 2009, SBS-INSP-2009-224 de 30 de octubre de 2009; y, SBS-INSP-2012-211 y SBS-INSP-2012-212 de 1 de agosto de 2012, se realizaron varios cambios en función de las modificaciones de la reglamentación SOAT; introduciéndose como objeto de amparo a los trenes pertenecientes a la Empresa Pública de Ferrocarriles del Ecuador FEEP⁴⁵.

Las compañías aseguradoras que incursionaron en el ramo del SOAT y que fueron autorizadas por la Superintendencia de Bancos fueron: AIG Metropolitana Compañía de Seguros y Reaseguros, Alianza Compañía de Seguros y Reaseguros S.A., Bolívar Compañía de Seguros del Ecuador⁴⁶, Cervantes S.A. Compañía de Seguros⁴⁷, Constitución C.A., Coopseguros del Ecuador S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros⁴⁸, Interoceánica C.A. de Seguros y Reaseguros, Latina Seguros y Reaseguros S.A., Liberty Seguros S.A., Olympus S.A.⁴⁹, QBE Seguros Colonial S.A., Rocafuerte Seguros S.A.⁵⁰, Seguros Oriente S.A., Seguros Sucre S.A.⁵¹, Seguros Unidos S.A., Sweden Compañía de Seguros y Reaseguros S.A. y Vazseguros S.A. Compañía de Seguros y Reaseguros.

⁴⁵ Se entendía por tren, a la serie de vagones o coches arrastrados por una locomotora y los autoferros, con la consideración que cada locomotora, vagón (coche) y autoferro debían contar con el sustituido SOAT.

⁴⁶ En liquidación.

⁴⁷ Se retiró al cumplir los tres años de operación conforme lo que establecía el artículo 220 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente a ese entonces.

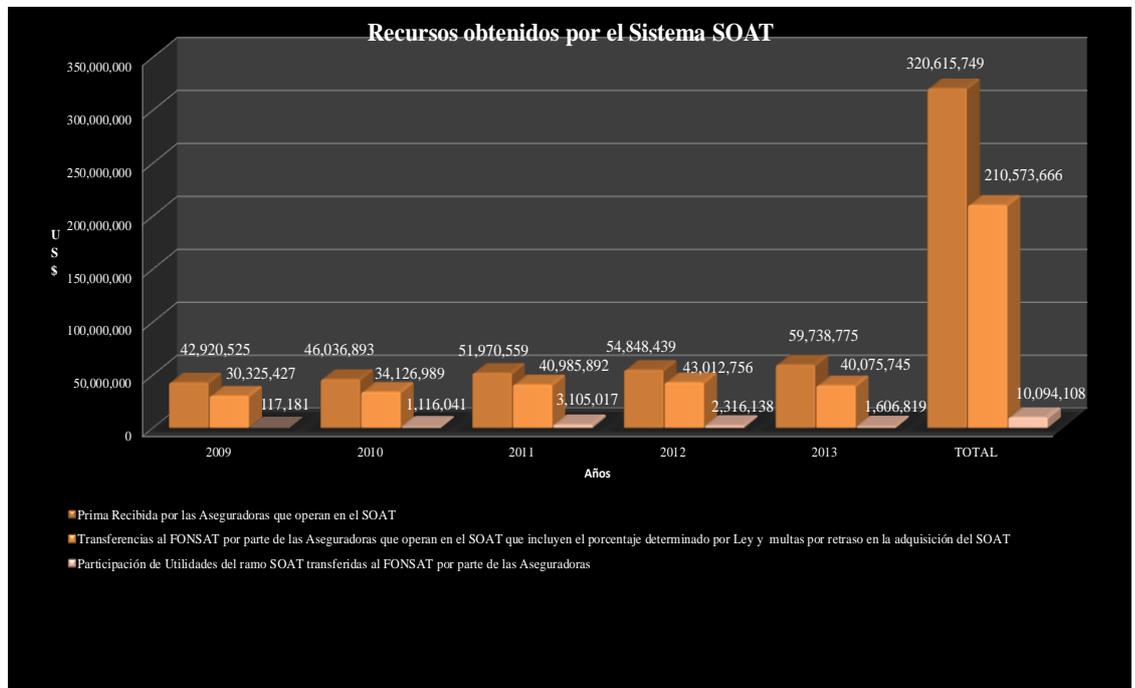
⁴⁸ En liquidación.

⁴⁹ En liquidación.

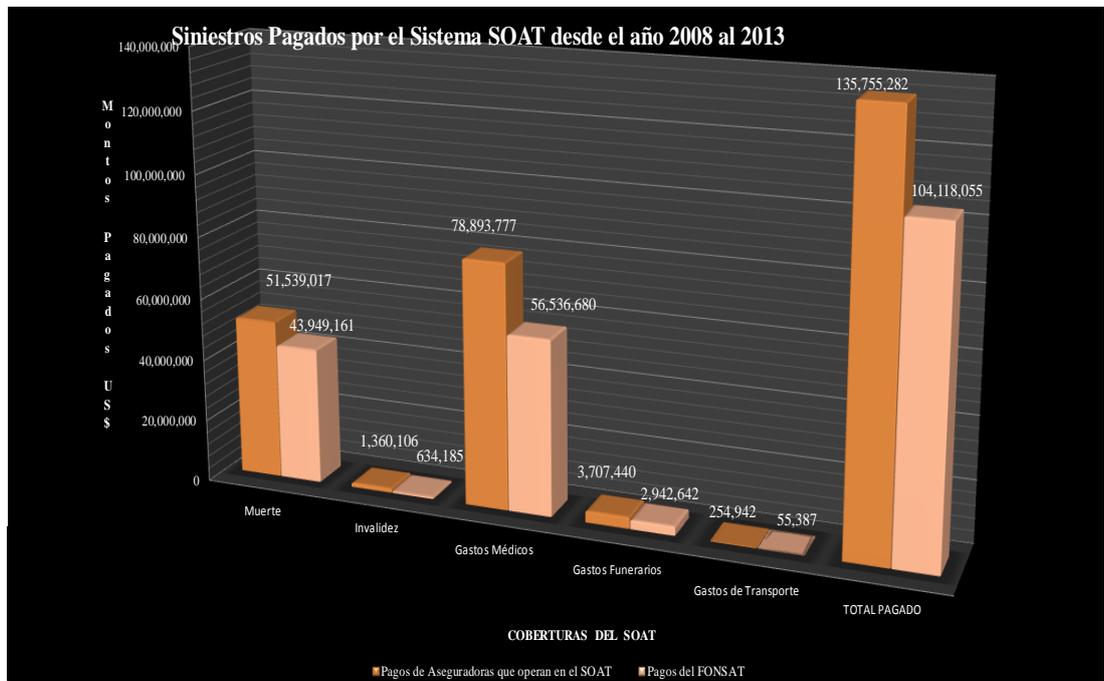
⁵⁰ Compañía del Estado.

⁵¹ Compañía del Estado.

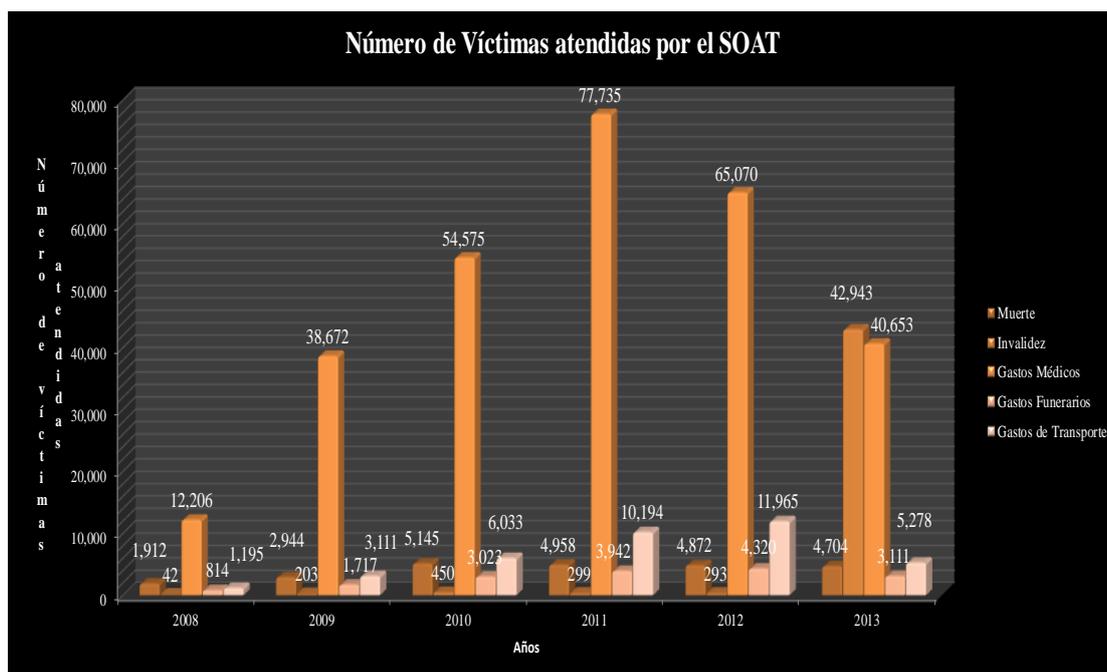
De acuerdo a información disponible en la Superintendencia de Bancos, desde el año 2008 hasta el 2013, comportamiento del sistema en cuanto a recursos obtenidos por el Seguro Obligatorio y los pagos realizados a las víctimas a nivel nacional, tanto por las aseguradoras como por el FONSAT, fue:



Fuente: Superintendencia de Bancos
Elaboración propia



Fuente: Superintendencia de Bancos
Elaboración propia



Fuente: Superintendencia de Bancos

La Superintendencia de Bancos mientras controló el cumplimiento de las obligaciones tanto de las aseguradoras como del FONSAT, clasificó al amparo del SOAT dentro de la categoría de Seguros Generales⁵².

Conviene resaltar ciertas particularidades del sustituido SOAT, en razón que éste amparaba a cualquier persona, sea conductor, pasajero o peatón que sufriera lesiones o la muerte como consecuencia de un accidente de tránsito, mientras que el vigente seguro de responsabilidad civil ecuatoriano, excluye expresamente la muerte o lesiones corporales de las personas transportadas en el vehículo asegurado, incluyendo a quien conduce dicho automotor o quien ascienda o descienda de él; la muerte o lesiones ocurridas al asegurado, su cónyuge o conviviente, parientes hasta el cuarto grado civil de consanguinidad y segundo de afinidad⁵³; así como los daños a bienes transportados

⁵² La Ley General de Seguros en su artículo 3, señala que las empresas de seguros son de seguros generales y seguros de vida y éstas a partir de 1998, solo pueden operar en alguno de los dos seguros. Seguros Generales.- Son aquellos que aseguran los riesgos causados por afecciones, pérdidas o daños de la salud, de los bienes o del patrimonio y los riesgos de fianzas o garantías.

Seguros de Vida.- Son aquellas que cubren los riesgos de las personas o que garantizan a éstas dentro o al término de un plazo, un capital o una renta periódica para el asegurado y sus beneficiarios. Las empresas de seguros de vida, tendrán objeto exclusivo y deberán constituirse con capital, administración y contabilidad propias.

⁵³ Los artículos 38 y 39 de la Legislación del Contrato de Seguro ecuatoriano, indican que el asegurador que haya pagado una indemnización se subroga por Ministerio de la Ley, hasta el monto de dicha

en el vehículo que estén bajo cuidado, tenencia o control del asegurado, de sus ocupantes o del responsable de la movilización del vehículo.

En el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito ecuatoriano, se observó por primera ocasión la figura de la acción directa del damnificado para reclamar las indemnizaciones, situación contraria a lo que sucede con el seguro de responsabilidad civil, donde en forma categórica el artículo 53 de la Legislación sobre el Contrato del Seguro, refiere que esta última cobertura no es un seguro a favor de terceros, consecuentemente los damnificados carecen de acción directa contra el asegurador.

Las indemnizaciones del SOAT nunca implicaron reconocimiento ni presunción de culpabilidad, sólo la demostración de haber sido víctima de un accidente de tránsito; mientras que el seguro de responsabilidad civil es una cobertura a través de la cual se indemnizan las pérdidas pecuniarias que sufra el asegurado con motivo de la responsabilidad que sea obligado a pagar en virtud de una sentencia judicial, previo conocimiento y autorización de la aseguradora por daños causados involuntariamente tanto a terceras personas como a sus bienes hasta el límite fijado en la póliza, como consecuencia de un evento que se produzca cuando esté conducido por el asegurado o cualquier persona autorizada por él o cuando se desplace sin conductor del lugar donde hubiese sido estacionado por alguno de ellos⁵⁴.

Existen algunas normas específicas que en el Ecuador, exigen seguros de responsabilidad civil relacionados con la circulación de vehículos:

- Reglamento de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros publicado en el Suplemento No. 95 del Registro Oficial de 20 de enero de 2014, artículo 10, que señala que los contratos de operación se concederán previo verificaciones para lo

indemnización, en los derechos del asegurado contra terceros responsables del siniestro; y, que el asegurador no puede ejercer la acción subrogatoria contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con las leyes, ni contra el causante del siniestro que, respecto del asegurado, sean parientes dentro del cuarto grado de consanguinidad o segundo de afinidad, ni contra el cónyuge; consecuentemente en el seguro de responsabilidad civil, no procede la denominada acción subrogatoria, en razón que se estaría afectando al mismo patrimonio del asegurado, que fue inicialmente amparado.

⁵⁴ *Ibíd.*, Artículo 50: Las compañías aseguradoras deben satisfacer, dentro de los límites fijados en el contrato, las indemnizaciones pecuniarias que de acuerdo con las leyes, resulte obligado a pagar el asegurado, como civilmente responsable de los daños causados a terceros por hechos previstos en el contrato.

cual las operadoras deberán contar con una póliza de seguro de la flota, incluyendo la responsabilidad civil frente a terceros, así como la del SOAT (actual SPPAT).

- Reglamento para Funcionamiento de Compañías de Renta, Alquiler de Vehículos, artículo 29, publicado en el Suplemento No. 36 de 5 de agosto de 2013, que dispone que los vehículos habilitados por las compañías de renta, arrendamiento o alquiler de vehículos deberán contar con un SOAT (SPPAT) y adicionalmente contratarán un seguro de responsabilidad civil contra terceros, con el objeto de cubrir la salud de las personas y los riesgos de posibles accidentes de tránsito.
- Reglamento para Transporte Comercial de Carga Liviana y Mixto, publicado en el Suplemento No. 323 de 17 de agosto de 2012, artículo 14, que indica que uno de los requisitos para solicitar el permiso de operación y renovarlo, es presentar la póliza de seguro de vehículos de la flota, incluyendo su responsabilidad civil ante terceros y SOAT (SPPAT).
- Reglamento de Transportación Terrestre Comercial de Tricimotos y Mototaxis, publicado en el Registro Oficial No. 172 de 15 de abril de 2010, que señala como requisito para la operación, renovación y prestación del servicio, el contar con el SOAT (SPPAT) y seguro de responsabilidad civil frente a terceros.
- Instructivo para el Transporte Terrestre Turístico, publicado en el Registro Oficial No. 431 de 23 de septiembre de 2008, artículo 26, que menciona que los vehículos que realicen transporte turístico, sin excepción alguna, deberán contar con una póliza de seguro de responsabilidad civil contra terceros, responsabilidad a pasajeros y vehículos, adicionales al SOAT (SPPAT).

Cabe también referirse a la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil para el Transportador Internacional por Carretera, contenida en la Decisión del Acuerdo de Cartagena 290, publicada en el Suplemento No. 682 del Registro Oficial de 13 de mayo de 1991, que de acuerdo a su texto indica que será emitida en cualquiera de los países y cubrirá la responsabilidad civil derivada de los accidentes ocasionados a pasajeros y a terceros no transportados y mediante anexo, los daños corporales que sufra la tripulación como consecuencia de accidentes causados por los vehículos habilitados pertenecientes a las empresas de transporte internacional por carretera.

Con los antecedentes expuestos, se puede colegir que el SOAT ecuatoriano fue implementado como una política de salud pública que buscaba principalmente evitar la

muerte de los heridos en accidentes de tránsito, permitiendo que las víctimas sin importar su condición económica, sean atendidas a través de toda la red médica y hospitalaria del país; cuya cobertura al haberse extendido a todas las personas involucradas en un accidente, como el propietario, conductor, ocupantes de los automotores y los terceros externos al mismo (peatones), pues los ocupantes de otros vehículos al tratarse de siniestros múltiples, debían ser cubiertos por el seguro de cada automotor; excedía los límites de protección concedida por el vigente amparo de responsabilidad civil en Ecuador. Consecuentemente, se lo asimilaba a un seguro de accidentes personales contratado por los interesados en la circulación de los vehículos con sumas aseguradas establecidas, cuyos asegurados fueron todas las víctimas de accidentes de tránsito, identificados al momento de ocurrencia de los siniestros.

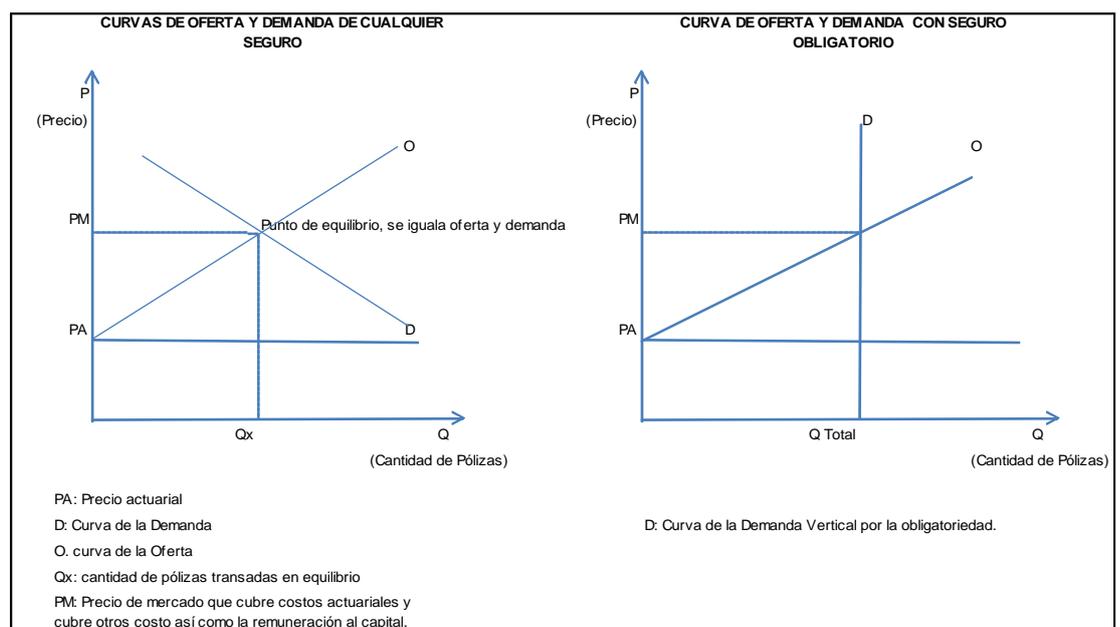
Aspectos de carácter económico para la imposición de seguros de accidentes de tránsito

De manera general las personas tienden a subestimar los riesgos o no realizan una correcta valoración de los mismos, lo que en un mercado de seguros libre provoca que no todos adquieran las coberturas, consecuentemente la cantidad de seguros vendidos será menor a la totalidad de vehículos que conforman el parque automotor y no se constituirán los recursos necesarios para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito. Este hecho que en economía se conoce como falla de mercado, incentiva a la aplicación de seguros obligatorios, convirtiendo a la curva de la demanda en vertical⁵⁵ pues la imposición hace que la cantidad de pólizas de seguro se iguale a la totalidad de vehículos existentes en una sociedad.

⁵⁵ En un mercado de libre competencia, la curva de la oferta de mercado de seguros tiene pendiente positiva. En un plano (X,Y), si consideramos al eje de las Xs como la cantidad de contratos de seguro y al Ys como la tarifa de primas (precio del seguro), ante un incremento del precio, la cantidad de pólizas vendidas decrecerá. La curva de la demanda tendrá pendiente negativa, por tanto ante una disminución del precio, la cantidad de pólizas demandadas será mayor.

Adicionalmente, se parte de supuestos como que los diferentes niveles de ingreso de los consumidores no permiten la adquisición de seguros por parte de la población de baja renta, haciendo que se adopten políticas de subsidios para garantizar que tales grupos accedan al seguro. El ingreso disponible estaría asociado al tipo de vehículo que poseen, así como que los sectores de menos recursos utilizarían el vehículo como medio de generación de ingresos para su subsistencia; creándose subsidios para aquellos grupos cuyos recursos no les permiten adquirir el seguro a precio de mercado en competencia. También, los precios de los seguros de cada tipo de vehículo varían dependiendo fundamentalmente de las características del automotor y su nivel de riesgo.

Las aseguradoras emiten contratos tanto para los vehículos no subsidiados como para los que sí lo son. Las que aseguran los automotores sin subsidios, lograrán ingresos mayores que sus gastos, obteniendo excedentes superiores a los que percibirían si determinarían el valor de las primas por sí mismas. Tales excedentes, son equivalentes al impuesto que se les cobra a los vehículos no subsidiados, por lo que para solventar los problemas financieros de las compañías de seguro que cubren a los vehículos subsidiados, se utilizan mecanismos de compensación que garantizan que las empresas que perciban excedentes adicionales transfieran a las que emitan pólizas de automotores



subsidiados, los faltantes de recursos; posibilitando que las aseguradoras puedan ser indiferentes a la suscripción de uno u otro riesgo, así como la viabilidad financiera de todas las compañías, como lo que sucede en Colombia⁵⁶ con los Acuerdos de Administración de la Cámara de Compensación SOAT, donde por decisión gubernamental el precio cobrado a los propietarios de vehículos no subsidiados es superior al de mercado (libre competencia) y al actuarial o técnico para ese riesgo, mientras que el precio aplicado a los dueños de vehículos subsidiados, es inferior al precio actuarial.

1.3 Sistema público para pago de accidentes de tránsito en el Ecuador

Mediante la expedición la Ley Orgánica Reformativa a la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 407 de 31 de diciembre de 2014, se sustituyó el Título I “DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO” del Libro V “DEL ASEGURAMIENTO” por el de “SISTEMA PÚBLICO PARA PAGO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO”, que se regirá según las normas y condiciones que se establezcan en el Reglamento, que se aprobará para el efecto y se administrará por la entidad que determine el Gobierno Central.

En términos generales, anualmente, en lugar del pago de la prima realizado hasta el 31 de diciembre del 2014 por concepto del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, se cancelará una tasa⁵⁷ por el servicio que se preste a través del Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, paralelamente con los valores correspondientes a la matriculación vehicular. En esta línea, tanto la Superintendencia

⁵⁶ Ana Rodríguez, Jimmy Correa, Ricardo Gaviria y Juan Ochoa, Análisis Económico del Sistema de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Acuerdos de Compensación, (Bogotá, FASECOLDA, 2008), .32.

⁵⁷ Julio Castelo Matrán, Antonio Guardiola Lozano, Diccionario MAPFRE de Seguros, (Editorial MAPFRE S.A., 1992), 386 Tributos: Son prestaciones pecuniarias demandadas por los entes públicos. Se clasifican en impuestos, contribuciones especiales y tasas, según que el servicio público que se financia con los mismos no contenga ningún tipo de contraprestación directa y personalmente relacionada con el sujeto pasivo (ejemplo: Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas), o sí contenga de alguna manera tal contraprestación, ya por favorecer a éste mediante la producción de un beneficio o de un aumento del valor de sus bienes como consecuencia de la realización de obras o servicios públicos (ejemplo: contribución especial para ejecución de obras públicas de pavimentación y alumbrado), ya por ir dirigida a favorecer o beneficiar personal y directamente al contribuyente (ejemplo: tasa por expedición de título académico).

de Bancos como las aseguradoras privadas y públicas que operaban en este ramo, dejarán de ser parte del nuevo sistema, siendo sus áreas involucradas: el Estado en coordinación con el Ministerio del sector de Finanzas, Ministerio del sector de la Salud y la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito de Seguridad Vial.

El pago de las tasas⁵⁸ de este sistema, será obligatorio para la circulación de vehículos tanto públicos como privados y los retrasos en la realización de los mismos, en virtud del calendario establecido para la matriculación vehicular, conllevará el cobro de recargos del 15%⁵⁹ por mes o fracción de mes.

Tendrán derecho a acceder al sistema, todas las personas víctimas de accidentes de tránsito ocurridos en el territorio nacional, sin que se les pueda oponer exclusiones de ninguna naturaleza, salvo las citadas expresamente en el Reglamento que se dictará para el efecto; y, en el evento que la totalidad de los perjuicios causados en un accidente de tránsito no fueran cubiertos, el saldo seguirá constituyendo responsabilidad del causante del accidente, cuando éste sea determinado por autoridad competente, con la aclaración que este sistema no sustituye las responsabilidades civiles originadas por los causantes de los accidentes. El Estado a través de este sistema, asumirá los gastos de las víctimas de accidentes de tránsito.

Respecto a las pólizas SOAT que fueron emitidas hasta el 31 de diciembre de 2014, se mantendrán vigentes y cubrirán la totalidad de los contratos hasta la fecha de su vencimiento, para lo cual la Superintendencia de Bancos, mientras se encuentre a su cargo la supervisión del sistema de seguros⁶⁰, ejercerá el control sobre el cumplimiento de tal disposición.

Hasta que se designe a la entidad administradora del sistema, los pagos por accidentes de tránsito serán realizados por el actual Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT), que hayan sido debidamente justificados de acuerdo al Reglamento a

⁵⁸ Los valores por concepto de tasas a pagarse son los mismos que los establecidos en la tarifa de primas SOAT.

⁵⁹ La misma penalidad establecida para el sustituido SOAT.

⁶⁰ La Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros asumirá las competencias que el Código Orgánico Monetario y Financiero y las reformas por él introducidas a otras leyes le asignan, en el plazo de un año contado desde la publicación en el Registro Oficial. Entre sus atribuciones tendrá vigilancia, auditoría, intervención, control y supervisión del régimen de seguros.

expedirse; y, cubrirá los accidentes de tránsito por los contratos de seguro SOAT vencidos durante el año 2015.

La Ley señala que en el año 2016, las tasas se recaudarán de acuerdo con el calendario de matriculación vehicular y al primer pago se adicionará el valor proporcional correspondiente, contado desde a fecha de vencimientos de las pólizas SOAT hasta la matriculación, conforme al Reglamento a expedirse. Sin embargo también se indica que sin perjuicio del vencimiento de las pólizas SOAT, todos los propietarios de vehículos deberán cancelar al momento de la matriculación la aludida tasa. A mediados de enero de 2015, se empezaron a realizar los cobros por el servicio que preste el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, suspendiéndose dos días después⁶¹.

⁶¹ Noticia de El Universo, Agencia Nacional de Tránsito (ANT) suspendió temporalmente su emisión "debido a los inconvenientes presentados en la base de datos de las aseguradoras privadas", (<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/02/04/nota/4521506/ant-suspende-temporalmente-cobro-seguro-accidentes-transito>).

Capítulo dos

Estudio de regímenes de protección de víctimas de accidentes de tránsito en Bolivia, Colombia, Chile, Perú y la experiencia ecuatoriana

2.1. Instituciones de protección de víctimas de accidentes de tránsito.

En Bolivia, Colombia, Chile y Perú existen, en su orden el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT); el Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT); Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Circulación de Vehículos Motorizados (SOAP); y, Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (SOAT). La exigencia de adquisición de los contratos de seguros obligatorios para poder circular, es común para todos los países nombrados y la vigencia de las coberturas es anual, así como están sujetas a formatos de pólizas aprobadas por el Estado.

También en el Ecuador hasta diciembre de 2014, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, consistía en una cobertura de obligatoria adquisición para todos los poseedores de automotores, inclusive para los vehículos extranjeros que transitaban por el país. Al haber sido un seguro de protección de los daños que pudieran provocarse a las víctimas de accidentes de tránsito, los certificados en la práctica fueron conferidos a cada automotor, por lo que la transferencia de la propiedad de los mismos también producía la transferencia de los certificados a los nuevos propietarios, con lo que se mantenían inalterables las condiciones y coberturas de los mismos hasta su vencimiento. A su vez, la expedición de los certificados era obligatoria por parte de las compañías autorizadas para emitir pólizas de seguros SOAT y no podían dar por terminado el amparo durante la vigencia del seguro, la cual era anual para todos los vehículos nacionales; y, para los extranjeros, la vigencia mínima era de 30 días y solo en caso que su permanencia superara ese plazo, debían renovar el seguro para que cubra la totalidad de su permanencia en el Ecuador, calculándose la prima a prorrata.

Para el funcionamiento de estos Seguros Obligatorios, las instituciones tanto públicas como privadas dedicadas a la atención médica, previsionales o sociales y los profesionales médicos en general, están obligados a prestar atención médica u hospitalaria a las víctimas de accidentes de tránsito, luego de lo cual cobran los valores establecidos en las tarifas expedidas por las entidades que controlan al sector de salud de cada país. Colombia, en el propio Reglamento del Seguro Obligatorio, establece las sanciones que los establecimientos prestadores de salud, los representantes legales, funcionarios, empleados y en general los responsables del incumplimiento, están sujetos en caso de inobservancia de la obligación de atención a las víctimas, que van desde

multa de 300 salarios mínimos legales mensuales vigentes hasta la suspensión o pérdida de la autorización para prestar servicios de salud, lo que constituye una garantía adicional para la atención de las víctimas de accidentes de tránsito.

En Bolivia, Colombia y Perú se reglamenta expresamente la obligatoriedad de las casas de salud de atención a las víctimas de accidentes de tránsito. Incluso en Bolivia, la negativa de atención es considerada como delito de denegación de auxilio previsto y sancionado por los artículos 154 y 281 del Código Penal; además que existe un proceso claro sobre el tratamiento que deben tener las víctimas que requirieran mayor complejidad de atención médica, con el fin de salvaguardar la vida.

El sustituido SOAT ecuatoriano, en caso de desobediencia de los prestadores de salud, los sancionaba con la aplicación de los artículos 247 en concordancia con el 186 de la Ley Orgánica de Salud, esto es multa de diez salarios básicos unificados del trabajador en general y clausura temporal o definitiva del establecimiento correspondiente.

Perú, además de los certificados SOAT expedidos por la compañías de seguros para los automotores que transitan en todo su territorio, tiene los CAT o Certificados de Accidentes de Tránsito emitidos por las AFOCAT, asociaciones privadas conformadas por personas naturales y/o jurídicas que cuentan con autorización para la prestación de los servicios de transporte provincial de personas, urbano e interurbano para circular dentro de una provincia o región, que cuentan con autorización especial para emitir estos certificados, conferida por la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones, que a su vez los controla.

Las compañías aseguradoras de Chile y Perú, no están obligadas a la expedición de los seguros obligatorios a todo tipo de riesgo, como se lo indica en las normativas de los otros países. En éstos, incluso las compañías tienen derecho a requerir información de los antecedentes de los conductores que consten en los respectivos registros para otorgar las coberturas, lo que les permite escoger y por lo tanto mantener un mejor control de los riesgos que asumen. En Perú, además se pueden contratar coberturas superiores a las fijadas de manera general.

Como un importante estímulo para la adquisición del Seguro Obligatorio, en el Perú quienes no cuentan con esta cobertura son sancionados con la retención del vehículo por parte de la Policía Nacional y su aprehensión en el depósito oficial de

rodaje hasta que se acredite la contratación del seguro correspondiente, independientemente de la sanción administrativa a que hubiere lugar.

Respecto a vehículos extranjeros, en Colombia y Perú es obligatorio que los vehículos de matrícula extranjera que ingresen temporalmente a los países, contraten seguros obligatorios de accidentes de tránsito. En Bolivia están exentos de contratar el SOAT, los automotores que ingresen al país de manera provisoria por un período máximo de 30 días. Tanto en Chile como Perú, existen normas que señalan que si los vehículos de matrícula extranjera están destinados al servicio de transporte terrestre internacional de pasajeros o de mercancías, respecto de los cuales se apliquen normas sobre seguros en virtud de convenios internacionales, no estarán obligados a contratar éste Seguro Obligatorio; no obstante en Chile a partir de noviembre de 2013, mediante Decreto del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, se aclara que salvo los vehículos nombrados, todos los automotores motorizados que tengan matrícula extranjera que ingresen provisoria o temporalmente al país y durante todo el período de tiempo que circulen en él, deberán contratar un Seguro Obligatorio de Accidentes Personales.

Además de los vehículos, en todas las normativas revisadas los remolques, acoplados, casas rodantes y otros similares deben también contar con Seguros Obligatorios, obligación que constaba también en el sustituido SOAT ecuatoriano.

En lo relativo a la aplicación de los Seguros Obligatorios, en todos los países estudiados, la cobertura que ampara a las víctimas de accidentes de tránsito, actúa de manera primaria es decir que es un amparo compatible con cualquier otro tipo de seguro, voluntario u obligatorio, que se activa antes que cualquier cobertura adicional empiece a funcionar. Así también, existe coincidencia en los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos, cada compañía de seguros será la responsable de las indemnizaciones correspondientes a las personas transportadas en el vehículo por ella asegurado y en caso de peatones o terceros, no ocupantes de los vehículos automotores, las compañías intervinientes serán responsables solidariamente de las indemnizaciones que correspondan a dichas personas o sus beneficiarios.

2.2. Administración y riesgo del seguro a cargo de cada una de las compañías de seguros:

La definición de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito en Colombia, Bolivia, Chile y Perú ha correspondido a los respectivos gobiernos; empero, la administración y manejo del riesgo han estado a cargo de las empresas de seguros que operan en este ramo. La participación de las aseguradoras ha sido primordial principalmente en la formulación de la tarifa de primas a cobrarse por los seguros obligatorios, en virtud que son éstas las que conocen de manera directa todas las variables que intervienen en el establecimiento razonable de los precios de los seguros, que cubrirán sus costos y les permitirán obtener utilidades; y son los Órganos del Estado, los responsables de la aprobación respectiva para ponerlas en vigor.

En Colombia, la Federación de Aseguradores Colombianos FASECOLDA, ha sido la encargada de generar los estudios actuariales que sirvieron de base para la aprobación de las tarifas de primas y sus cambios por parte de la Superintendencia Financiera. Su actuación, con el fin de preservar el sistema SOAT ha sido continua, de hecho sus integrantes como se indicó en el primer capítulo, han implementado desde mediados de 1999 acuerdos de compensación de siniestralidad destinados a cubrir las pérdidas contables sufridas por las aseguradoras que suscriban contratos con vehículos subsidiados con los excedentes recibidos por las compañías de seguros que negocien con vehículos no subsidiados, de manera que se prevenga la selección de riesgos por parte de las aseguradoras, llegando al modelo de Prima Idealizada⁶².

Las tarifas de primas, de manera general, se dividen de acuerdo a varios parámetros como el tipo de automotor, si son públicos o privados, capacidad de carga, cilindraje, transporte de pasajeros, antigüedad; es decir los precios varían en función de diferentes niveles de riesgo. Cabe resaltar como dato interesante que solamente en

⁶² Ana Rodríguez, Jimmy Correa, Ricardo Gaviria, y Juan Ochoa, Análisis Económico del Sistema de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Acuerdos de Compensación, (Bogotá, FASECOLDA, 2008), 33. El esquema de compensación conocido como prima idealizada, tiene como propósito remunerar a las aseguradoras por cada riesgo suscrito, a partir de un precio similar al del mercado, si éste fuera libre y competitivo, en donde se miden los recursos necesarios para indemnizar los siniestros. Al comparar dicho resultado frente a los recursos que efectivamente se recaudaron del tomador, se genera una distribución de recursos entre cada tipo de vehículo y debido a que los parques automotores son heterogéneos entre aseguradoras, se genera posteriormente una redistribución de recursos entre ellas.

Chile, el valor cobrado a las motocicletas es muy superior a los otros tipos de vehículos⁶³.

Otro de los elementos objetivos que influyen en el cálculo de primas, son los sistemas “Bonus-Malus”, que consisten en fijar las primas de cada riesgo individual, no sólo en función de la siniestralidad total de los riesgos sino considerando además la registrada por cada riesgo tomado individualmente, con lo cual se favorece o castiga al tomador de seguro con una reducción de la prima (Bonus) que concede la compañía de seguro, en el caso que en períodos anteriores no se hayan declarado siniestros o un aumento de la prima (Malus), cuando han existido siniestros. Este sistema en adición a adecuar las primas a riesgos individuales, podría estimular a los conductores a ser más precavidos en la conducción de sus vehículos.

En el caso ecuatoriano, durante la vigencia del seguro SOAT, pese a la existencia del artículo 25 de la Ley General de Seguros, que dispone que el Órgano de Control asegurador apruebe las tarifas de primas presentadas por las compañías de seguros, para el caso de este amparo no hubo participación de las aseguradoras representadas por el CORPOSOAT⁶⁴ ni de la Superintendencia de Bancos. La tarifa de primas con la que funcionó el SOAT y ahora el Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito fue expedida mediante Decreto Ejecutivo. Tampoco se implementó lo que a esa época determinaba el artículo 369 del Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, que la tarifa de primas podía ser revisada anualmente en función de las obligaciones cubiertas por el SOAT, las expectativas de indemnizaciones futuras y los límites cuantitativos, teniendo como referencia la valoración conjunta de factores de riesgo objetivos y subjetivos de la técnica de seguros, realizada por las empresas de seguros y por el FONSAT; y que tendría una vigencia de 12 meses contados a partir del primero de enero de cada año.

⁶³ Se cobran menores precios por los seguros obligatorios a las motocicletas para permitir que quienes no tienen una alta capacidad económica, compren los seguros. Sin embargo, cuando estos vehículos subsidiados crecen más rápido que los que subsidian, se crea un desbalance que puede comprometer la viabilidad del seguro como tal, a lo que se añaden las consecuencias funestas de los accidentes en los que están involucradas las motocicletas.

⁶⁴ CORPOSOAT: Constituida como una entidad de apoyo para viabilizar de manera directa o indirecta la operación del SOAT.

2.3. Coberturas, exclusiones y acción de repetición

2.3.1. Coberturas:

En Bolivia, Colombia, Chile y Perú, las víctimas de accidentes de tránsito, sean éstos conductores, pasajeros o peatones, están protegidos con montos máximos de cobertura, atados a índices de variación de precios para evitar problemas de carácter inflacionario, como se indica a continuación:

Coberturas	Muerte	Gastos Médicos, Quirúrgicos, Farmacéuticos y Hospitalarios	Incapacidad Permanente	Incapacidad Temporal	Gastos Funerarios	Gastos de Transporte y Movilización de Víctimas
Bolivia	2.300 Derechos Especiales de Giro	2.300 Derechos Especiales de Giro	2.300 Derechos Especiales de Giro	No	No	No
Valor Aproximado en dólares	3,542.00	3,542.00	3,542.00	No	No	No
Colombia	600 veces el Salario Mínimo Legal Diario al momento del accidente	500 veces el Salario Mínimo Legal al momento del accidente	180 veces el Salario Mínimo Legal al momento del accidente	No	150 veces el Salario Mínimo Legal al momento del accidente	10 veces el Salario Mínimo Legal al momento del accidente
Valor Aproximado en dólares	9,377.10	7,814.25	2,813.13	No	2,344.28	156.29
Chile	300 Unidades de Fomento	300 Unidades de Fomento	300 Unidades de Fomento	200 Unidades de Fomento	No	No
Valor Aproximado en dólares	11,976.90	11,976.90	11,976.90	7,984.60	No	No
Perú	4 Unidades Impositivas Tributarias	5 Unidades Impositivas Tributarias	4 Unidades Impositivas Tributarias	1 Unidades Impositivas Tributarias	1 Unidad Impositiva Tributaria	No
Valor Aproximado en dólares	5,223.44	6,529.30	5,223.44	1,305.86	1,305.86	No

Elaboración Propia

Las coberturas con las que funcionó el SOAT ecuatoriano y ahora el Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito son: muerte accidental USD. 5.000,00 por persona por muerte sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente y a causa directa del mismo; hasta USD. 5.000,00 por persona en razón de invalidez total o parcial sobrevenida dentro de los 12 meses siguientes al accidente conforme al daño comprobado y a la tabla establecida en el sustituido Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial; hasta USD. 3.000,00 por persona por

gastos médicos que incluyen gastos hospitalarios, quirúrgicos, exámenes médicos y farmacéuticos; USD. 400,00 por gastos funerarios; y, hasta USD. 200,00 por persona por gastos de transporte y movilización de los heridos.

Es importante señalar en este punto que los límites de coberturas pueden incrementarse con el tiempo como sucedió en nuestro país el 25 de junio de 2012 y por tratarse de amparos a las víctimas de accidentes de tránsito deben aplicarse los montos que correspondan al momento en que se produzca el siniestro, independientemente que los contratos hayan sido realizados sobre la base de valores inferiores. En razón del principio de irretroactividad de la Ley, el gremio de aseguradoras que operaron en el ramo SOAT, argumentaba que las nuevas coberturas estarían vigentes solamente para las pólizas emitidas con posterioridad a la fecha de incremento de las mismas; lo que de acuerdo a la Intendencia Nacional del Sistema de Seguro Privado⁶⁵ estaba errado; no obstante, ante la misma consulta realizada por una aseguradora en particular al Superintendente de Bancos, la respuesta fue totalmente contraria.

El Código Civil en su artículo 7 señala que la Ley no dispone sino para lo venidero: no tiene efecto retroactivo y en conflicto de una Ley posterior con otra anterior, se observarán las 23 reglas descritas en el citado cuerpo legal. Al respecto, el doctor Juan Larrea Holguín en su Enciclopedia Jurídica Ecuatoriana, indica que si bien la regla general determina que la Ley tiene efecto en el tiempo subsiguiente a su expedición, se dan ciertos casos en que la Ley incide sobre hechos más o menos anteriores a su entrada en vigencia. Se produce este fenómeno excepcional de la retroactividad de la Ley, sobre todo cuando una Ley sustituye a otra anterior.

El aludido autor siguiendo la doctrina clásica, cita a Claro Solar en el sentido que: *“La ley no produce efecto retroactivo por el solo hecho de aplicarse a situaciones o relaciones anteriores, porque son únicamente consecuencias nuevas que gobierna por la circunstancia de realizarse bajo su imperio. Al contrario, será retroactiva cuando ataque derechos adquiridos, si lo que había sido adquirido es quitado por ella y perdido por aquél que lo tenía. En este sentido no es literalmente exacto decir que la ley dispone sólo para el futuro, es decir, no es exacto que la ley sólo pueda regir los hechos futuros que se producen sin ninguna relación con un hecho anterior; ella pueda*

⁶⁵ Unidad Administrativa especializada en seguros dentro de la Superintendencia de Bancos.

regir los hechos futuros que derivan o son la consecuencia de hechos pasados sin producir efecto retroactivo”.

Juan Larrea Holguín agrega que cuando la legislación no ha dictado normas transitorias ni ha resuelto en otra forma de un modo claro, cuáles serán los efectos de una nueva Ley, el plano doctrinal ha formulado algunas teorías, entre ellas la de Roubier que indica que: *“la nueva ley produce efecto inmediato sobre los efectos de las situaciones jurídicas anteriormente establecidas, es decir que la nueva ley acepta esas situaciones constituidas de conformidad con la ley anterior, pero somete inmediatamente sus efectos a la nueva ley”*. No obstante, Roubier realiza una excepción: el efecto inmediato de la ley no afecta a ciertos contratos, que *“constituyen instrumentos de variación jurídica”*⁶⁶, aquellos en que la voluntad privada de los contratantes prevalece, por lo que la ley anterior predomina y regula aún los efectos de aquellos después de que ha entrado en vigencia la nueva ley. En cambio, los contratos que no constituyen instrumentos de variedad jurídica⁶⁷, siguen la regla general, esto es que la nueva ley somete sus efectos a las disposiciones de ella, que tienen efecto inmediato.

Estas coberturas al ser de carácter obligatorio, establecidas por leyes con el objetivo de proteger a las víctimas cuando ocurren accidentes de tránsito, diferentes de contratos en los que las condiciones se establecen libre y directamente, se activarán el momento en que se producen los siniestros de acuerdo a las condiciones establecidas en la normativa vigente al momento de ocurrencia de los siniestros.

2.3.2. Exclusiones:

Es una constante en todas las normativas estudiadas que no pueden oponerse a las víctimas y beneficiarios de los Seguros Obligatorios, las excepciones derivadas de

⁶⁶ Juan Larrea Holguín, Enciclopedia Jurídica Ecuatoriana, (Quito, PPL Impresores, 2005), 656. *“Instrumentos de variación jurídica”*: En ciertos contratos las leyes se entienden incorporadas de tal forma al contrato que éste viene a constituir una especie de ley entre las partes, y por eso no es afectada por la nueva ley.

⁶⁷ *Ibíd.*, Estos contratos son los regulados por leyes imperativas y tocan más o menos directamente al orden público.

los vicios o defectos de los contratos, ni del cumplimiento de las obligaciones propias de los tomadores del seguro.

En Bolivia y Perú existen exclusiones mediante las cuales las aseguradoras o los Fondos de Accidentes de Tránsito niegan las reclamaciones con cargo a los Seguros Obligatorios relativas a los accidentes de tránsito ocurridos en competencias de automóviles u otros vehículos motorizados, los sucedidos fuera de los territorios nacionales, los acaecidos en áreas que no fueren de libre acceso al público con la excepción de las terminales de carga y pasajeros autorizados, incluyendo los parqueos públicos, los que sean consecuencia de guerras y sismos u otros casos fortuitos extraños a la circulación de los vehículos y el suicidio o las lesiones autoinferidas. El derogado SOAT ecuatoriano contenía similares excepciones a las anotadas y otras como cuando las notificaciones sobre reclamaciones se realizaban con posterioridad a los plazos previstos en la normativa que lo regía; las multas o fianzas impuestas a los propietarios o conductores y las expensas de cualquier naturaleza ocasionadas por acciones o procesos de cualquier tipo; y, los daños materiales a bienes propios o de terceros, de cualquier naturaleza o clase.

Chile y Colombia no mencionan exclusiones dentro de sus reglamentos de la naturaleza citada en el párrafo anterior; no obstante excluyen a los vehículos que circulan sobre rieles y los agrícolas e industriales siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios. Bolivia excluye a los vehículos portadores de armas de artillería pesada o liviana de las Fuerzas Armadas de la Nación, empero se aclara que en el caso que estos vehículos ocasionen accidentes de tránsito, las personas que resulten civil o penalmente responsables de los mismos, indemnizarán de acuerdo a lo establecido en el SOAT.

Cabe señalar en este punto que el SOAT ecuatoriano consideraba como vehículo a motor a todo automotor que se desplazara por las vías terrestres del país y que para este fin requiriese de “matrícula” o “permiso para poder transitar”, situación no encontrada en los reglamentos de los países revisados, pues ninguno define al vehículo en función de su matrícula; lo que causó en su momento problemas para el pago de indemnizaciones como el que se menciona a continuación:

En el año 2012, la reclamante⁶⁸ por la muerte de su marido en las instalaciones de una Brigada Militar, presentó un reclamo ante la Superintendencia de Bancos en contra del FONSAT, por la negativa de pago con cargo al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, debido a que el FONSAT alegó que el hecho contravenía lo determinado en los artículos 4 y 7 del a esa fecha vigente Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, que se referían a las definiciones que para este seguro tenían tanto la de vehículo automotor como la de accidente de tránsito, en virtud que se trataba de un tanque blindado que no tenía matrícula ni permiso para poder transitar y se suscitó dentro de las instalaciones de una Brigada Militar.

La Intendencia Nacional del Sistema de Seguro Privado, utilizando los mismos argumentos que el FONSAT negó el pago del siniestro; y, debido a que el abogado patrocinador de la reclamante no apeló de tal acto en función del artículo 70 de la Ley General de Seguros, presentó una Acción de Protección que fue inadmitida por el Juez Segundo de la Niñez y Adolescencia de Chimborazo, en virtud que no se había evidenciado amenaza o violación de los derechos reconocidos en la Constitución y ser un asunto de competencia de los Tribunales de lo Contencioso Administrativo.

La normativa del SOAT ecuatoriana definía al accidente de tránsito como el suceso súbito, imprevisto y ajeno a la voluntad de las personas, en el que hubieran intervenido al menos un vehículo automotor en circulación, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que como consecuencia de su circulación o tránsito, hubiere causado lesiones corporales, funcionales u orgánicas a la persona, incluyendo la muerte o discapacidad. De la citada definición, se observan cuatro presupuestos que debían cumplirse para la determinación de la existencia de un accidente de tránsito.

El Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual de Guillermo Cabanellas, define:

AUTOMOTOR: Aparato o máquina de funcionamiento más o menos automático.
Vehículo de tracción mecánica.

⁶⁸ Causa No. 06952-2012-0550(06/08/2012), (<http://www.funcionjudicial.gob.ec/index.php/es/component/content/article/25-consejojudicatura/340-consulta-de-causas>).

TANQUE: Automóvil acorazado que, con un sistema especial de tracción, puede moverse y combatir, con armas automáticas y artillería incluso, en terrenos muy varios.

AUTOMÓVIL: Lo que se mueve por sí mismo. No obstante esa generalidad acorde con la etimología- y que la cuadra también al hombre, el vocablo se reserva de manera exclusiva no para los seres animados de movimiento inmanente (el hombre y los animales), sino para los vehículos equipados con motor, de tres o más ruedas (generalmente cuatro), que circulan por caminos o terrenos fáciles, sin necesidad de carriles ni de cables exteriores.

Por otro lado, la misma normativa consideraba a otros elementos que carecían de propulsión pero que circulaban por las vías públicas, como motorizados por lo tanto debían contar con ese seguro, no obstante que carecieran de placa o permiso para transitar.

Respecto al lugar en el que sucedió el atropellamiento y muerte de la víctima, éste es una unidad militar de aproximadamente 20 hectáreas donde se encuentran militares, civiles y sus familiares y en su interior dispone entre otras áreas como hospital, aeropuerto, cine, comisariato con las respectivas vías de circulación para personas y automotores. Por las características del sitio accede a él, el público sin hacer caso a particulares distinciones como que allí sólo ingresan determinada clase de personas, pues lo contrario significaba consignar restricciones no contempladas en la normativa SOAT vigente a esa fecha; además, conviene considerar que en actos administrativos pasados, el Órgano de Control asegurador había determinado que estaban cubiertos por este amparo, los siniestros ocurridos en garajes particulares con acceso del público.

En Colombia, en la Circular Externa⁶⁹ emitida por la Superintendencia Financiera, se señala la definición de las categorías de vehículos para la aplicación de las tarifas del SOAT, estableciéndose dentro de la clase “Vehículos Oficiales Especiales y Ambulancias” a los vehículos oficiales cuyas características no permitan ser

⁶⁹ Categorías de vehículos para la aplicación de tarifas SOAT en Colombia, (<https://www.superfinanciera.gov.co/dirimagefin/soat.html>).

clasificados en otras calidades, tales como los vehículos al servicio de las fuerzas militares, policía y organismos estatales de seguridad.

Perú, en el año 2004 derogó el artículo 6⁷⁰ del Reglamento de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, que señalaba que para los efectos de esa norma, no estaban comprendidos aquellos vehículos automotores que no contaban con “Placa Única Nacional de Rodaje”.

2.3.3. Acción de repetición:

En Colombia, las compañías de seguros que operan en el SOAT y el FONSAT, una vez que cumplen con las coberturas de este seguro pueden repetir contra los tomadores del amparo cuando éstos o quienes estén conduciendo el vehículo, en el momento del accidente, hayan actuado con dolo o culpa grave, agregándose aquellas circunstancias en que el seguro adolezca de vicios o defectos coetáneos a su contratación. En Chile, también las compañías de seguros tienen la opción de repetir contra el tomador del seguro, cuando concurren circunstancias relacionadas con la eficacia del contrato de seguro o con el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el tomador que, en otro caso, habrían autorizado a la aseguradora para no pagar la respectiva indemnización, así mismo las compañías pueden repetir contra los propietarios de los vehículos que no contando con los seguros vigentes, les hubieren hecho responsables de los pagos por concepto de indemnizaciones, sin perjuicio de la responsabilidad civil que determine el tribunal competente.

Tanto en Bolivia como en Perú, las aseguradoras que pagaron las indemnizaciones, podrán repetir contra quienes sean civilmente responsables del accidente, incluyendo al tomador del seguro, cuando se presentaran circunstancias como estados de ebriedad, drogadicción o grave perturbación de las facultades; casos en que no se tuviere la licencia de conducir o la misma, no faculte para conducir el vehículo asegurado; o que el conductor sea menor de 18 años. En el primer país, además, se agregan los casos en que las compañías de seguros repetirán contra los tomadores, cuando hubieren incumplido con pagar la prima de seguros de acuerdo a lo convenido

⁷⁰ Artículo derogado por el artículo 5 del Decreto Supremo No. 001-2004-MTC publicado el 13 de enero de 2004.

en los contratos; permitido o facilitado la percepción fraudulenta o ilícita de los beneficios del seguro por parte de terceros no beneficiarios de la misma, sin perjuicio de las sanciones administrativas o penales a que hubiere lugar.

En nuestro país en la normativa reemplazada, solamente se mencionaba que las compañías de seguros y el FONSAT, podían repetir los pagos contra los responsables de los accidentes, cuando éstos se hubieran producido por dolo o causa grave.

2.4. Fondos de Accidentes de Tránsito:

En Colombia se creó el Fondo del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como una cuenta especial del Estado para el pago de los siniestros ocasionados por vehículos no identificados o no asegurados y como instrumento de apoyo para la Red de Atención de Urgencias del Sistema Nacional de Salud, que sería administrado por una entidad pública vigilada por la Superintendencia Financiera, cuyo régimen legal le permita desarrollar sistemas de administración fiduciaria, la cual para todos los efectos legales sería la representante de dicha cuenta.

Los aportes iniciales al fondo fueron del 20% del valor de las primas emitidas y si estos recursos resultaban insuficientes, las compañías de seguros cubrían el remanente a prorrata de su participación en el SOAT hasta la concurrencia de los excedentes que a ellas les correspondían. En todo caso, al finalizar los períodos anuales, las transferencias efectuadas por cada una de las aseguradoras, debían equivaler cuando menos, al cincuenta por ciento (50%) de los excedentes de operación del ramo, en cuya determinación el Reglamento preveía que la sumatoria de los gastos generales, de administración, las comisiones de intermediación y cualquier otro gasto que se registre no podría superar, en ningún caso, el veinticinco por ciento (25%) de las primas emitidas en el correspondiente período”.

En 1993, con la expedición de la Ley 100 de 23 de diciembre de ese año referente a la creación del Sistema de Seguridad Social e Integral, se estableció el Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA) como una cuenta adscrita al Ministerio de Salud que se manejaba por encargo fiduciario. Esta cuenta estaba conformada, a su vez, por la subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito, destinada a la atención de los casos de urgencias generadas en accidentes de tránsito, en acciones terroristas ocasionadas por bombas o artefactos explosivos, en catástrofes naturales u

otros eventos expresamente aprobados por el Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud.

La subcuenta de Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito se financió con una nueva contribución adicional, equivalente al 50% del valor de la prima anual establecida para el SOAT, teniendo como destino además del pago de indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tránsito, la cancelación de indemnizaciones excedentarias al SOAT por politraumatismos de hasta 300 salarios mínimos diarios legales vigentes en el momento del accidente; y en caso de servicios médicos-quirúrgicos, los gastos adicionales serían aceptados por la entidad promotora de salud a la cual esté afiliada la persona o por las administradoras de riesgos profesionales cuando se trate de accidentes de tránsito, calificados como accidentes de trabajo. Adicionalmente, se cubrirían los pagos de los gastos que demanden la atención integral de las víctimas de eventos catastróficos y terroristas; los pagos de los gastos generados con ocasión de eventos que tengan origen natural o sean provocados por el hombre en forma accidental o voluntaria, cuya magnitud supere la capacidad de adaptación de la comunidad en la que se produce y que la afectación sea masiva, indiscriminada y sea declarada como tal por el Consejo Nacional de Seguridad Social en Salud; el pago de servicios de rehabilitación y suministro de prótesis de conformidad con la reglamentación expedida por el Ministerio de Protección Social; y, el saldo se destinaría hasta en un monto máximo del 50% a la financiación de programas institucionales de prevención, accesibilidad y atención de accidentes de tránsito, de eventos catastróficos y terroristas y de aquellos destinados al tratamiento y rehabilitación de sus víctimas.

Posteriormente, el 18 de enero de 2010, el Presidente de la República de Colombia mediante Decreto No. 074, en razón de la grave crisis del Sistema General de Seguridad Social en Salud y los problemas operativos presentados en los pagos del SOAT, centralizó en las aseguradoras administradoras de este ramo, la responsabilidad de la administración del FONSAT para atender las coberturas que a éste le corresponden por las víctimas de accidentes de tránsito. Agotado el límite de gastos médicos y hospitalarios establecido para el SOAT, se otorga una cobertura adicional de 600 salarios mínimos diarios legales vigentes para los mismos fines y si no fueran suficientes para cubrir la totalidad de la atención médica, el exceso será pagado por el

FONSAT, debiendo repetir éste contra las Entidades Promotoras de Salud o a las Administradoras de Riesgos Profesionales.

Perú estableció el Fondo de Compensación del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito, adscrito al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y administrado por un Comité de Administración, integrado por dos representantes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, dos representantes de la Asociación Peruana de Empresas de Seguros, un representante de la Superintendencia de Banca, Seguros y Administradoras de Fondos de Pensiones, un representante de las Asociaciones de Fondos Regionales o Provinciales contra Accidentes de Tránsito AFOCAT y un representante del Consejo Nacional de Seguridad Vial. Cuenta con una Secretaría Ejecutiva dependiente del Viceministerio de Transportes, que se encarga de su gestión con autonomía técnica, funcional, económica y financiera.

El objetivo del citado Fondo es cubrir los daños que se irroguen a las personas víctimas de accidentes de tránsito ocasionados por vehículos que no hayan sido identificados y se den a la fuga, únicamente mediante el pago de las coberturas que corresponden a gastos médicos y de sepelio.

Los aportes al Fondo peruano provienen de las aseguradoras y de las AFOCAT; indemnizaciones previstas para el SOAT y para el CAT no cobradas por falta de beneficiarios de la víctima fallecida, una vez transcurrido el plazo de prescripción liberatoria que indica la póliza de seguro; monto de las multas que se impongan por infracciones vinculadas al SOAT y al CAT, tipificadas en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito y en el Reglamento Nacional de Administración de Transporte; así como las donaciones de procedencia nacional y extranjera y aportes del Gobierno Central.

Por su parte, en Bolivia existe el Fondo de Indemnizaciones SOAT (FISO) que cubre los siniestros en los que los vehículos involucrados no han sido identificados y se conforma por los aportes obligatorios de las entidades aseguradoras que operan en este ramo. Su organización y administración queda sujeta al acuerdo de voluntades de las aseguradoras y no puede en ningún momento, quedar sin financiamiento, lo que será supervisado por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

En Chile, no se hace mención a un fondo de características similares a los mencionados. Existe una disposición en el sentido que, en el caso de peatones, personas no transportadas o cuando no fuere posible establecer en cuál vehículo viajaban los afectados, todos los aseguradores intervinientes, serán responsables solidariamente de las indemnizaciones de mayor monto y que correspondan a dicha persona o sus beneficiarios, sin perjuicio que el pago deba ser financiado entre dichos aseguradores por partes iguales. En el último caso, la aseguradora que haya pagado tendrá derecho a repetir contra las demás para exigirles su correspondiente participación, todo lo cual debe entenderse, sin perjuicio de los convenios que al efecto puedan celebrar las aseguradoras entre sí.

Es importante mencionar el caso de España, que cuenta con el Consorcio de Compensación de Seguros, que además de cubrir los daños causados por vehículos desconocidos, entre otras funciones, indemniza los daños cuando surgiera controversia entre el Consorcio y las entidades aseguradoras acerca de quién debe pagar a los perjudicados; y, satisface los siniestros amparados por aseguradoras que hayan sido declaradas judicialmente en concurso o se encuentren en procesos de liquidaciones intervenidas.

En el Ecuador también dentro del sustituido SOAT, se creó el Fondo de Accidentes de Tránsito (FONSAT), como un organismo público que se financiaba con los porcentajes obligatorios de las primas que las aseguradoras que operaban en este ramo le remitían por cada una de las pólizas SOAT expedidas, que correspondían al 25%, así como los recargos, que representaban el 15% del valor de la prima por cada mes o fracción de mes por el retraso en la adquisición, por primera vez o en la renovación de los certificados. Estos recursos servían para el pago de indemnizaciones de las víctimas, transportadas y no transportadas o beneficiarios de las mismas, en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin seguro obligatorio, así como la implementación de planes y programas, proyectos y actividades relacionadas con la prevención de accidentes de tránsito y educación en seguridad vial.

Otra fuente de financiamiento del FONSAT ecuatoriano, fueron las utilidades generadas por las empresas de seguros provenientes del SOAT, que excedían de la utilidad estimada, las cuales debían ser transferidas íntegramente al FONSAT, para lo cual se entendía como utilidad estimada a la diferencia entre las primas cobradas y las

hipótesis previstas para calcular dichas primas. Disposición poco clara, cuya observancia ocasionó que la Superintendencia de Bancos a través de Circulares⁷¹ e incluso Oficios, dispusiera año tras año, metodologías y formas de cálculo distintas respecto de las utilidades que debían transferirse; situación que produjo ciertas dificultades como la petición del Fiscal Subrogante en el año 2010, de formular cargos por delito de peculado contra 17 gerentes de las compañías de seguros, incluida una de reaseguros y un funcionario de la Superintendencia de Bancos⁷².

Es este Fondo (FONSAT) el que hasta que se designe a la entidad encargada del actual Sistema Público de Accidentes de Tránsito, continuará en funciones y asumirá las atribuciones que se le encarguen conforme el Reglamento a expedirse.

2.5. Acción directa de las víctimas de accidentes de tránsito en contra de las aseguradoras y los fondos:

Las víctimas de accidentes de tránsito para exigir el cumplimiento de la obligación de indemnizar o los centros hospitalarios, tienen acción directa contra las aseguradoras de los vehículos involucrados en los accidentes o contra los Fondos de Accidentes de Tránsito hasta los límites asegurados por este amparo; y, las compañías de seguros no pueden oponer a las víctimas, otras excepciones que las especificadas en las respectivas normativas en todos los países revisados.

Lo relativo a notificación de siniestros y documentos necesarios para demostrar la calidad de víctimas y beneficiarios, en Bolivia, Colombia, Chile y Perú, se maneja de acuerdo a las siguientes particularidades:

⁷¹ Circulares emitidas por la Superintendencia de Bancos: INSP-2009-016 de 9 de febrero de 2009; INSP-2010-007 de 20 de enero de 2010; INSP-2012-003 de 9 enero de 2012; SBS-INSP-2012-5282 de 24 de mayo de 2012; e, IG-INSP-DCTS-2014-033 de 28 de febrero de 2014, (http://www.sbs.gob.ec/practg/p_index).

⁷² Publicación de Ecuador Inmediato (http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=126835).

Documentos para los reclamos de los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito				
Siniestros	Bolivia	Colombia	Chile	Perú
Aviso de Siniestro	15 días de tener conocimiento del siniestro, salvo situaciones de fuerza mayor o impedimento debidamente justificado.	No se indica un plazo específico. El artículo 1081 del Código de Comercio indica que la prescripción de acciones que se derivan del contrato de seguro puede ser ordinaria (2 años) y empezará a correr desde el momento en que el interesado haya tenido conocimiento del hecho y extraordinaria (5 años).	Las acciones para reclamar prescribirán en el plazo de un año, contado desde la fecha en que ocurrió el accidente o a partir de la muerte de la víctima, siempre que aquella haya sucedido dentro del año siguiente al mismo accidente.	El derecho de las víctimas o beneficiarios se extingue dentro de 2 años.
Accidentes con Muertes	Documento que identifique al fallecido.	Certificación sobre la ocurrencia del accidente expedida por las autoridades de Tránsito o de Policía competentes	Certificado otorgado por los Carabineros, en el cual se consignen los datos del accidente de tránsito de acuerdo al parte enviado al Tribunal competente.	Formato Registro de Accidentes de Tránsito en el que conste la ocurrencia del accidente otorgado por la Policía Nacional de la jurisdicción en la que ocurrió el accidente.
	Certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito.			
Accidentes con Muertes	Certificado médico forense, que podrá ser reemplazado por un certificado médico, cuando existe impedimento justificado o causales de fuerza mayor.	La muerte y calidad de causabientes, se probará con copias de las partidas del Registro Civil o con las pruebas supletarias del estado civil previstas en la Ley.	Certificado de defunción de la víctima y en el mismo evento, libreta de familia, certificado de matrimonio, certificado de nacimiento u otros documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro.	Certificado de defunción de la víctima, documento nacional de identidad del familiar que invoca la condición de beneficiario del seguro y de ser el caso, certificado de matrimonio, constancia de inscripción de la unión de hecho en el Registro Personal de la Superintendencia Nacional de los Registros Públicos, certificado de nacimiento o declaratoria de herederos u otros documentos que acrediten legalmente la calidad de beneficiario del seguro.
	Declaratoria de herederos	Certificación de pago por concepto de servicios funerarios y de exequias.		
Accidentes con Heridos	Documento que identifique al accidentado	Certificación sobre la ocurrencia del accidente expedida por las autoridades de Tránsito o de Policía competentes	Certificado que acredite la naturaleza y grado de la incapacidad.	Formato Registro de Accidentes de Tránsito en el que conste la ocurrencia del accidente de tránsito otorgado por la Policía Nacional de la jurisdicción en la que ocurrió el accidente.
	Certificado del accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito.			
	Certificado médico, que podrá ser reemplazado por un informe médico, el cual tendrá los mismos efectos legales correspondientes.	Certificación de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente, causadas a las personas en accidentes de tránsito, expedida por cualquier entidad médica, asistencial u hospitalaria, debidamente autorizadas para funcionar. Para la expedición de esta certificación, se exigirá la denuncia de la ocurrencia del accidente de tránsito, la cual podrá ser presentada por cualquier persona ante las autoridades legalmente competentes.		Certificado médico expedido por el médico tratante. Si la aseguradora, el tomador del seguro o la víctima del accidente no coincidieran en todo o en parte con el dictamen, la discrepancia será resuelta ante el Instituto Nacional de Rehabilitación, entidad a la que se podrá recurrir en el término de 10 días de conocido el dictamen del médico tratante, como única instancia administrativa. El pronunciamiento del citado Instituto es recurrible únicamente vía arbitraje dentro del término de 3 días ante el Centro de Conciliación y Arbitraje de la Superintendencia de Entidades Prestadoras de Salud. En cualquier caso, la aseguradora está obligada al pago de lo no disputado.
	Declaración de invalidez total y permanente cuando corresponda			
Facturas o recibos				

Elaboración Propia

El derogado SOAT ecuatoriano señalaba respecto de la notificación sobre la ocurrencia del accidente de tránsito, que la podía realizar cualquier persona, por cualquier medio, dentro del plazo de 90 días posteriores a la fecha de ocurrido el suceso

o de que hubiere llegado a su conocimiento y para las coberturas de muerte y gastos funerarios, el plazo era de hasta 180 días. Las acciones derivadas del contrato SOAT contra las aseguradoras y el FONSAT, prescribían en dos años. En cuanto a la forma de demostrar la calidad de víctima, bastaba con la presentación de cualquiera de los siguientes documentos: 1) parte policial; 2) denuncia ante autoridad competente; 3) formulario de atención pre-hospitalaria emitido por un prestador autorizado; 4) formulario de atención de emergencia emitido por el servicio de salud que atendió a la víctima. En los casos de muerte y gastos funerarios, se presentaban: 1) La partida de defunción y el acta notarial o sentencia en la que se concedía la posesión efectiva; 2) Incapacidad permanente: certificados médicos en términos de la tabla de indemnizaciones por disminución de las capacidades; 3) Gastos médicos: planillas de honorarios médicos, orden y facturas de exámenes, medicinas y gastos hospitalarios; y, en caso de movilización: las facturas que la justifiquen.

2.6. Cumplimiento de plazos para el pago de indemnizaciones, sanciones y reclamos:

Las compañías de seguros y los Fondos de Accidentes de Tránsito en Bolivia, Colombia, Chile y Perú, están obligados al pago de las indemnizaciones por este amparo y en caso de su incumplimiento sujetos a sanciones, de acuerdo a las siguientes particularidades:

Pago de Indemnizaciones Seguros Obligatorios				
Indemnizaciones	Bolivia	Colombia	Chile	Perú
Plazo para Indemnizar	15 días hábiles a partir de la presentación de los documentos requeridos.	Dentro del mes siguiente a la fecha en que el asegurado o beneficiario acredite, aún extrajudicialmente, su derecho ante el asegurador.	Dentro del plazo de 10 días siguientes a la presentación de los justificativos del accidente. Si la aseguradora no está de acuerdo con lo determinado por el médico tratante, ésta discrepancia será resuelta por la Comisión de Medicina Preventiva e Invalidez correspondiente al domicilio del asegurado; no obstante la aseguradora pagará lo no disputado. El asegurador tendrá derecho a examinar a la persona lesionada, para lo cual dispone de un máximo de 30 días corridos desde su presentación y en caso de negativa del lesionado a someterse a dicho examen, el asegurador quedará liberado de pagar la indemnización.	Se pagarán a los beneficiarios dentro del plazo máximo de 10 días, siguientes a la presentación de los justificativos requeridos.
Sanciones en Caso de No Pago de Indemnizaciones	La Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros sancionará con el pago de intereses sobre el capital no pagado entre la fecha límite de pago y la fecha de pago efectivo, que se calcularán diariamente aplicando la tasa bancaria activa comercial promedio nominal utilizada para créditos en moneda extranjera, publicada por el Banco Central de Bolivia. Independientemente a lo anterior, la Superintendencia, en uso de sus atribuciones aplicará las sanciones que correspondan de acuerdo a la Ley No. 1883 de Seguros y en sus Reglamentos. Por otra parte la Superintendencia suspenderá la autorización de comercialización del SOAT cuando se evidencie que no esté cumpliendo con el pago de indemnizaciones.	Vencidos el plazo citado, el asegurador reconocerá y pagará al asegurado o beneficiario, además de la obligación a su cargo y sobre el importe de ella, la tasa de interés prevista a la tasa máxima de interés moratorio vigente en el momento en que efectúe el pago.	No	El incumplimiento de las obligaciones que corresponden a las aseguradoras serán sancionadas por la Superintendencia de Banca y Seguros.

Elaboración Propia

Además en Bolivia, cuando se presentan conflictos de intereses entre los derechohabientes por los beneficios emergentes de la muerte de la víctima accidentada o se susciten problemas de orden legal que pueden generar controversias judiciales, las compañías de seguros están obligadas a la realización de los depósitos respectivos en uno de los Juzgados de lo Civil, dentro de 15 días hábiles de realizados los reclamos.

En nuestro país mientras estuvo vigente la normativa del SOAT, las aseguradoras y el FONSAT estaban obligados al pago de las indemnizaciones dentro del plazo máximo de 30 días, correspondiendo dentro de los primeros 20, presentar cualquier objeción que debía estar sustentada. El incumplimiento de estos plazos, daba lugar a que las aseguradoras paguen los reclamos con un recargo del 15% por mes o fracción de mes de retraso. Los reclamos por el SOAT podían presentarse ante la Superintendencia de Bancos, que luego de recabar las explicaciones de la aseguradora, ordenaba el pago de la indemnización, si correspondía⁷³.

La Superintendencia de Bancos en el Ecuador, atendía los reclamos de las personas afectadas por las compañías de seguros o el FONSAT, siguiendo el procedimiento utilizado para la atención de las pretensiones en otros ramos de seguros, de conformidad con lo establecido en el artículo 42 de la Ley General de Seguros relativo al “reclamo administrativo”⁷⁴, que dota al Órgano de Control de la capacidad de ordenar o rechazar las demandas de acuerdo a los argumentos presentados por los asegurados o beneficiarios y las aseguradoras, como una vía independiente al juicio verbal sumario ante los jueces competentes o al arbitraje comercial o mediación; aspecto no común frente a los otros países analizados.

⁷³ Artículo 365 del Reglamento a la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente a ese entonces

⁷⁴ El Reclamo Administrativo es entendido como el que conoce las reclamaciones de los administrados frente a las actuaciones de la Administración Pública, es decir intervienen el administrado que es titular de un derecho afectado y la Administración Pública como la que emitió el acto que se reclama y que lo resolverá. En el contexto de seguros, de acuerdo al artículo 42 de la Ley General de Seguros intervienen en el llamado “reclamo administrativo”: los asegurados, las aseguradoras y la Superintendencia de Bancos y ésta emite un acto administrativo que produce efectos para los terceros.

2.7. Beneficiarios en caso de muerte de la víctima de accidentes de tránsito:

Tanto en Colombia, Chile como Perú, se designan de manera clara el orden de los beneficiarios en caso de muerte de la víctima de accidente de tránsito. Bolivia optó por seguir al Código Civil, señalándolo expresamente.

En Colombia el cónyuge del asegurado es el beneficiario en la mitad del seguro y la otra los herederos, en concordancia con el artículo 1142 relativo al Contrato de Seguro contenido en el Código de Comercio, que señala que cuando no se designe beneficiario o la designación se haga ineficaz o quede sin efecto por cualquier causa, tendrán la calidad de tales el cónyuge del asegurado, en la mitad del seguro y los herederos de éste en la otra mitad; igual regla se aplicará en el evento que se designe genéricamente como beneficiarios a los herederos del asegurado.

En Chile y Perú la normativa relacionada con el Contrato de Seguro, determina que a falta de designación de beneficiarios al momento del fallecimiento del asegurado o que por cualquier causa la designación efectuada quedara sin efecto o no hubiesen reglas para su determinación, se tendrá como beneficiarios a los herederos legales. No obstante, los reglamentos sobre los Seguros Obligatorios de Accidentes de Tránsito realizan el siguiente orden de prelación:

En Chile, el primer lugar lo ocupa el cónyuge sobreviviente; continuando con los hijos menores de edad, legítimos, naturales o adoptivos; los hijos mayores de edad, legítimos, naturales o adoptivos; y, los padres legítimos o naturales. Perú, también señala como primer beneficiario al cónyuge o integrante sobreviviente de la unión de hecho; continuando con los hijos menores de 18 años incapacitados de manera total y permanente para el trabajo; los hijos mayores de 18 años; los padres; los hermanos menores de 18 años o mayores incapacitados de manera total y permanente para el trabajo; y, a falta de las personas indicadas, las indemnizaciones corresponderán al Fondo de Compensación de Seguros, una vez transcurrido el plazo de prescripción liberatoria que indica la Póliza de Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito.

En cuanto a la experiencia ecuatoriana con el entonces Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es necesario mencionar que el artículo 17 del Reglamento aprobado y publicado a inicios del 2008, señalaba que las indemnizaciones, en caso de muerte, debían pagarse: “*al cónyuge, o al conviviente en unión de hecho, o a los herederos*”. Entretanto, el segundo inciso del artículo 2, literal e.- de la Póliza de

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, aprobada mediante Resolución No. SBS-INSP-2008-0016 de 10 de enero de 2008, indicaba que de acuerdo con las coberturas otorgadas, eran beneficiarios de la indemnización por muerte, las personas que acreditaran su derecho de sucesión, para lo cual debían presentar el acta notarial o sentencia en la que se concedía la posesión efectiva.

Tal situación causó confusión al momento del pago de las indemnizaciones por parte de las aseguradoras y el FONSAT, en razón del orden de prelación en cuanto a beneficiarios, que por un lado indicaba el Reglamento SOAT y por otro el contrato de seguro, que consideraba lo dispuesto en el Código Civil (artículos 1023, 1028, 1029, 1030, 1031, 1032 y 1033⁷⁵).

⁷⁵ Código Civil ecuatoriano - Reglas relativas a la sucesión:

Art. 1023.- Son llamados a la sucesión intestada los hijos del difunto, sus ascendientes, sus padres, sus hermanos, el cónyuge sobreviviente y el Estado.

Art. 1028.- Los hijos excluyen a los demás herederos, sin perjuicio de la porción conyugal.

Art. 1030.- Si el difunto no ha dejado posteridad, le sucederán sus ascendientes de grado más próximo, y el cónyuge. La herencia se dividirá en dos partes, una para los ascendientes y otra para el cónyuge.

No habiendo padres o ascendientes, toda la herencia corresponderá al cónyuge.

No habiendo cónyuge, toda la herencia corresponderá a los padres o ascendientes.

Si la filiación del difunto se hallare establecida sólo respecto de uno de sus padres, éste recibirá la porción correspondiente.

Si la filiación se hallare establecida respecto de ambos padres, la porción correspondiente a ellos, se dividirá entre los dos por partes iguales.

Cuando concurrieren dos o más ascendientes del grado más próximo, los asignatarios de la herencia se dividirán por partes iguales; habiendo un solo ascendiente del grado más próximo, sucederá éste, en todos los bienes o en toda la porción hereditaria de los ascendientes.

Art. 1031.- Si el difunto no hubiere dejado ninguno de los herederos expresados en los artículos anteriores, le sucederán sus hermanos, ya sea personalmente, o ya representados de acuerdo con el Art. 1026, y conforme a las reglas siguientes:

1. Si el difunto hubiere dejado solamente hermanos carnales o solamente medios hermanos, cada uno de ellos recibirá partes iguales; y,

2. Si el difunto hubiere dejado uno o más hermanos carnales y también uno o más medios hermanos, cada uno de los primeros recibirá una cuota igual al doble de la de cada uno de los segundos.

Por consiguiente, la herencia se dividirá en tantas partes cuantos fueren los medios hermanos, más el doble del número de hermanos carnales; así cada uno de éstos recibirá dos de dichas partes, y cada uno de los medios hermanos recibirá una de tales partes.

Art. 1032.- En concurrencia con sobrinos del causante, el Estado sucederá de acuerdo con las siguientes reglas:

La cuota del Estado se deducirá de la porción de bienes que corresponda a los sobrinos, y hecha esta deducción el resto constituirá un nuevo acervo divisible entre los sobrinos, de acuerdo con las reglas generales.

La cuota del Estado será la mitad de esa porción, si hubiere un solo sobrino; un tercio, si hubiere dos; y un cuarto, si hubiere tres o más.

Art. 1033.- A falta de todos los herederos abintestato designados en los artículos precedentes, sucederá el Estado.

La Superintendencia de Bancos con Resolución No. SBS-INSP-2009-068 de 4 de marzo de 2009, sustituyó el segundo inciso de la letra e) del artículo 2 de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, en función de lo indicado en el Reglamento del SOAT, impulsada por varios veedores sociales, quienes a través de la Presidencia de la República argumentaron que la cobertura del SOAT no constituía una herencia sino un medio de hacer frente a los gastos generados por el fallecimiento de la víctima del accidente de tránsito.

No obstante lo anterior, las dudas en cuanto a los beneficiarios del SOAT continuaron, por lo que sobre la base de la solicitud del CORPOSOAT relativa a la forma de realizar los pagos, en el caso en que existiendo cónyuge sobreviviente o conviviente, existan también hijos; el Órgano de Control mediante Oficio No. INSP-2009-5269 de 22 de diciembre de 2009, señaló que la letra “o” como conjunción disyuntiva, indicaba que se pagaría al uno o al otro en el orden establecido en la Póliza, esto es, si existe el cónyuge, se cancelaría la indemnización a éste; al no existir el cónyuge sería beneficiario el conviviente en unión de hecho y al no existir el conviviente, los beneficiarios serían los hijos.

Conviene indicar que en la propia Superintendencia de Bancos, hubo divergencias en cuanto a la resolución de los reclamos relacionados con los beneficiarios de las indemnizaciones SOAT, como es el caso de la Resolución No. JB-2012-2137 de 2 de marzo de 2012⁷⁶, que se describe a continuación:

El señor X presentó un reclamo en contra de Interoceánica C.A. de Seguros y Reaseguros ante la Intendencia Regional de Guayaquil por la falta de pago de la indemnización por el fallecimiento de su padre, el señor Y con cargo al SOAT, para lo cual entregó la documentación exigida que contenía la declaración juramentada de su madre, la señora S de que ha sido la conviviente de la víctima del accidente de tránsito.

La compañía de seguros objetó el pago de la indemnización reclamada por la señora S, condicionando su pago a la presentación de la posesión efectiva conferida a favor de la conviviente supérstite, documento exigido en las condiciones generales de la Póliza SOAT.

⁷⁶ Superintendencia de Bancos, Página web, Resoluciones de la Junta Bancaria, (http://www.sbs.gob.ec/practg/p_index).

Mediante acto administrativo contenido en la Resolución No. SBS-IRG-SRLSSP-G-2010-172 de 24 de noviembre de 2010, el Intendente Regional de Guayaquil⁷⁷ resolvió de conformidad con lo que disponía el artículo 33 del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente a ese entonces, ordenar que la Compañía de Seguros y Reaseguros pague al señor X la cantidad de USD. 1.250,00, equivalente al 25% de la indemnización que por la cobertura de muerte le correspondía a los beneficiarios, en virtud del artículo 1028 del Título II, Libro III del Código Civil relacionado con las reglas relativas a la sucesión intestada.

En razón que la compañía de seguros no presentó el recurso de apelación dentro del término concedido, la resolución causó estado y pagó el valor de USD 1.500,00 ordenado.

Con escrito ingresado a la Intendencia Regional de Guayaquil, los otros hijos de la víctima, solicitaron la ampliación de la Resolución No. SBS-IRG-SRLSSP-G-2010-172, en el sentido que también se ordene a la compañía de seguros les cancele los valores relativos a la indemnización por la muerte de su padre; petición favorablemente resuelta a través de Resolución No. SBS-IRG-SRLSSP-G-2011-016 de 31 de enero de 2011.

Esta vez, la aseguradora apeló de tal resolución y la Junta Bancaria⁷⁸ resolvió aceptar la pretensión contenida en el recurso interpuesto por la aseguradora, dejando sin efecto la Resolución No. SBS-IRG-SRLSSP-G-2011-016 de 31 de enero de 2011, por cuanto la Intendencia Regional de Guayaquil al emitir la resolución recurrida no consideró el Oficio No. INSP-2009-5269 de 22 de diciembre de 2009 dirigido al Gerente General de CORPOSOAT, respecto del literal “e. Beneficiario” del artículo 1 de la Póliza de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

⁷⁷ La Superintendencia de Bancos tiene su matriz en la ciudad de Quito y regionales en: Guayaquil, Cuenca y Portoviejo, con sus respectivas delegaciones administrativas.

⁷⁸ La Junta Bancaria (De acuerdo al segundo inciso de la disposición transitoria tercera del Código Orgánico, Monetario y Financiero, este Órgano continuará actuando hasta resolver todos los reclamos, recursos y demás trámites administrativos que estuvieren conociendo a la fecha de vigencia del Código, en el plazo de ciento ochenta (180) días, prorrogables a criterio de la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera) está integrada por el Superintendente de Bancos, quien la preside, el Gerente General del Banco Central del Ecuador, dos miembros designados por el Presidente de la República, con sus alternos y un quinto miembro y su alterno, designado por los otros vocales. Las decisiones se toman por tres o más votos afirmativos y en caso de empate, el Presidente tiene voto dirimente. Tiene entre sus atribuciones, resolver los recursos de apelación planteados ante este Órgano.

Por haberse tratado de un seguro de tipo social, el Estado ecuatoriano a través de la normativa del SOAT y las aclaraciones respectivas, estableció en el contrato de seguro a los beneficiarios en caso de muerte de las víctimas de accidentes de tránsito con la determinación del orden en que debían ser cubiertos por las aseguradoras y el FONSAT. Solo en caso que no se hubieren especificado a los beneficiarios dentro de la póliza, hubiera dado lugar a la aplicación del artículo 69 contenido en la Legislación del Contrato del Seguro, que señala que: *“A falta de beneficiario, tienen derecho al seguro los herederos del asegurado. Estos tienen también derecho al seguro, si el asegurado y el beneficiario mueren simultáneamente o en las circunstancias previstas en el Art. 71 del Código Civil”*.

A pesar de lo anterior, los problemas relativos al pago de indemnizaciones a los beneficiarios en caso de muerte persistieron, cada aseguradora pagaba a los beneficiarios de acuerdo a su criterio y solo los casos que llegaban a la Superintendencia de Bancos tenían posibilidad de ser revisados, caso por caso, con el correspondiente desgaste de tiempo.

Capítulo tres

Propuesta de lineamientos de regulación para el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito

Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito

Dentro del LIBRO V “DEL ASEGURAMIENTO” de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, se incluyó al Sistema Público para pago de Accidentes de Tránsito, en sustitución del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, como una cobertura que prestará directamente el Estado ecuatoriano y se activará el momento en que resulten afectadas las personas como víctimas de un accidente de tránsito. Será el Estado el que garantice la atención médica de los damnificados así como los pagos a los beneficiarios de las víctimas en caso de muerte. Dichos amparos estarán financiados por los valores que todos los propietarios de los vehículos que circulen por la red vial del territorio ecuatoriano, están obligados a contribuir por el riesgo o peligro que constituye la circulación de sus automotores. Las víctimas gozarán de acción directa para sus reclamaciones, sin necesidad de demostración de culpabilidad del que ocasionó el siniestro, bastándoles la condición de damnificados de un accidente de tránsito.

Estos cambios convergerían con políticas públicas que en lo relacionado con el sector de seguros, fueron introducidas por el Código Orgánico Monetario y Financiero que otorgó a la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera la facultad de emitir regulaciones referentes a la contratación de reaseguros, para obligar al sector asegurador a la retención de los riesgos sin que puedan ser cedidos libremente a reaseguradores del exterior de acuerdo a la práctica internacional, con el objeto de que los recursos por concepto de primas permanezcan en el Ecuador como es el caso de la limitación de cesión de reaseguros al 5% en los ramos de vida, accidentes personales y vehículos. Desde que el sustituido SOAT entró en funcionamiento, hubo fuerte participación del Estado que se la evidencia en la emisión de la tarifa de primas y su disminución del 30% al segundo año (que se la utiliza aún para el Sistema Público para el Pago de Accidente de Tránsito), imposición a las aseguradoras de los montos de las utilidades que debían transferirse al FONSAT y limitaciones en el manejo de contratación de reaseguros, gastos administrativos y pagos a intermediarios de seguros, con porcentajes que tenían como máximo permitido el 5%.

En este contexto, independientemente de la institución que maneje la cobertura de atención a las víctimas de accidentes de tránsito, sea pública o privada, es necesario que la reglamentación a expedirse para el manejo y funcionamiento del nuevo sistema,

permita atenderlas de manera adecuada y expedita, para lo cual podrían tomarse en cuenta los siguientes lineamientos, de acuerdo a estudio de las normativas de países vecinos y la propia experiencia ecuatoriana:

1. Coberturas, exclusiones y la acción de repetición

- El cumplimiento del propósito fundamental de protección de las posibles víctimas de accidentes de tránsito, implica que se especifique de manera expresa como lo hacen las normativas estudiadas, que la consideración de víctima incluye a todas las personas que se encuentran tanto dentro del vehículo como los denominados peatones.
- En razón que la cobertura se expedirá únicamente al momento de la matriculación vehicular para los automotores ecuatorianos, se deberían emitir documentos obligatorios especiales de amparo para los vehículos extranjeros que se desplacen por el territorio ecuatoriano, lo que contribuirá con el financiamiento del sistema. El mismo tratamiento especial correspondería aplicar para el caso de remolques, acoplados, casas rodantes u otros similares que carecen de propulsión pero que circulan por las vías y son considerados como motorizados por todas las normativas revisadas al constituir riesgo para terceros.

Los casos citados y otros que circulan por las vías ecuatorianas y no tienen la obligatoriedad de obtener la matrícula o la placa, como algunos de los automotores de propiedad de las Fuerza Armadas o los que dejan los concesionarios, exigen que la definición de vehículo para la aplicación de este amparo, no se circunscriba a la placa o el permiso para conducir o la matrícula, sino a la circulación.

- Como todo sistema de protección requiere el sostenerse económicamente en el tiempo por lo que es imperativo la elaboración de estudios actuariales que determinen una nueva tarifa de precios, que incluya todas

las categorías de vehículos y sus acoplados u otros similares que se desplacen por el país, fundamentada en la base de datos obtenidos en los siete años de funcionamiento del sustituido SOAT y que considere principalmente factores como el crecimiento del parque automotor, antigüedad, características de los automotores, entre otros.

- Aparte de la obligatoriedad de las casas de salud privadas de atender a toda víctima de accidente de tránsito, el éxito del anterior Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en el cuidado a la víctima sin importar su condición económica, se debió por una parte a que se dispuso de un tiempo máximo para que las aseguradoras o el FONSAT cancelen por los servicios brindados, lo que aseguraba la restitución de sus fondos; y principalmente a que al haber instituido al SOAT como un amparo de aplicación primaria ante cualquier otro seguro, constreñía al centro hospitalario a la afectación de esta cobertura, antes que cualquier otro seguro privado. En este sentido, son necesarios tanto el establecimiento de tiempos para el cumplimiento de obligaciones, los documentos que deben presentarse para los reclamos, así como la aplicación primaria de este servicio de atención de víctimas.
- El Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito refiere que el reglamento a expedirse establecerá las exclusiones a la cobertura; no obstante, sobre la base de lo revisado en los reglamentos colombiano y chileno, no deberían incluirse exclusiones que restrinjan de alguna manera los derechos de los damnificados, bastando con la demostración de ser víctima de un accidente producido por la circulación.
- El dolo y la culpa grave no pueden ser amparados, por lo que la institución del Estado responsable de remediar los daños de las víctimas de accidentes de tránsito, puede ejercer la acción de repetición en contra de los conductores de los automotores que hayan actuado bajo estas circunstancias

Para que la universalidad de vehículos, sus acoplados y otros similares adquieran el amparo, además de la multa del 15% por el retraso en su compra que se incrementará mes a mes, puede repetirse en contra de los propietarios de los vehículos que no cuenten con la cobertura al momento del accidente de tránsito.

Podría acogerse la experiencia boliviana y colombiana en el sentido que la entidad del Estado que realizó los pagos por las víctimas, repita en contra de quienes resulten civilmente responsables del accidente cuando se comprueben estados de ebriedad, drogadicción o casos en que no se haya obtenido la licencia de conducir o aquella, no le faculte para conducir determinado tipo de vehículo.

2. Fondo de Accidentes de Tránsito

- En virtud que el último inciso de la disposición transitoria cuarta de la Ley reformativa a la Ley Orgánica de Transporte, Tránsito y Vial, dispuso que durante el tiempo de transición y hasta la designación de la entidad que administre el Sistema Público para Pago de Accidentes de Tránsito, el FONSAT continuará en funciones y asumirá las atribuciones encargadas dentro del sistema en las condiciones que establezca el Reglamento; además de cubrir las indemnizaciones de las víctimas transportadas y no transportadas o sus beneficiarios en accidentes ocasionados por vehículos no identificados o sin la cobertura, implementación de programas relacionados con prevención de accidentes de tránsito y educación vial y pago de los contratos de seguro SOAT vencidos en el año 2015, podría incrementar como actividad, el pago de las indemnizaciones que deban ser cubiertas por las compañías que operaban en el sustituido SOAT y que se encuentran en procesos de

liquidación, recursos que serían recuperados a través de acciones posteriores de cobranza.

3. Beneficiarios en caso de muerte de las víctimas de accidentes de tránsito:

En función de la reglamentación revisada, convendría que en el Reglamento a expedirse se nombren de manera clara y definida el orden en que se pagarán a los beneficiarios:

Los pagos serán realizados al perjudicado o a los centros hospitalarios. En caso de muerte de la víctima del accidente de tránsito, serán beneficiarias las personas que a continuación se señalan, en el siguiente orden de precedencia:

- 1) El cónyuge o el conviviente en unión de hecho (sobreviviente).
- 2) Los herederos legales.
- 3) A falta de las personas indicadas; la entidad encargada de realizar los pagos en el Sistema Público para el Pago de Accidentes de Tránsito.

Evolución del Seguro de Responsabilidad Civil

El avance del seguro de responsabilidad civil debido a la evolución del concepto de la misma responsabilidad civil, determinado por cambios políticos, sociales, jurídicos, jurisprudenciales, el incremento de los riesgos, la gravedad de los siniestros, así como la necesidad de protección de los terceros perjudicados; ha impulsado en la mayoría de países al reconocimiento expreso que este amparo además de cubrir al patrimonio del asegurado tiene como objetivo esencial el resarcimiento de los damnificados, que disponen de acción directa para realizar sus reclamaciones ante los aseguradores; situación totalmente contraria a lo establecido respecto a esta cobertura en nuestra Legislación sobre el Contrato de Seguro, aprobada en 1963; por lo es necesario la modificación de los artículos 50 y 53 por:

Art. 50.- El seguro de responsabilidad civil impone a cargo del asegurador, la obligación de indemnizar los perjuicios patrimoniales que cause el asegurado con motivo de determinada responsabilidad en que incurra de acuerdo con la Ley y tiene como propósito el resarcimiento de las víctimas.

Art. 53.- En el seguro de responsabilidad civil, los damnificados tienen acción directa contra el asegurador.

BIBLIOGRAFIA

- Acedo Sucre, Carlos Eduardo. «Responsabilidad Civil, Seguro y Accidentes de Tránsito.» s.f. www.ulpiano.org.ve/revistas/bases/artic/.../rucv_1989_73_13-37.pdf (último acceso: septiembre de 2014).
- Alessandri Rodríguez, Arturo. *De la Responsabilidad Extracontractual en el Derecho Civil Chileno*. Santiago de Chile: Jurídica de Chile, 2005.
- Alonso Soto, Ricardo. «Responsabilidad Civil y Seguro.» s.f. <https://www.uam.es/.../Responsabilidad%20civil%20y%20Seguro%20Ric...> (último acceso: septiembre de 2014).
- Alpa Guido, Bianca Massimo, Corsaro Luigi y otros. *Estudios sobre la Responsabilidad Civil*. s.l.: Editores ARA, 2001.
- Bahillo María, María Galas y María Pérez. *Productos y Servicios Financieros y de Seguros*. Madrid: Ediciones Nobel, 2009.
- Bolivia, Gobierno de. «Código de Comercio, Decreto Ley No. 14379/1977.» s.f. http://www.economiayfinanzas.gob.bo/index.php?opcion=com_prensa&ver=prensa&id=1208&seccion=230&categoria=330 (último acceso: septiembre de 2014).
- Boliviano, Estado. «Reglamento Único del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.» s.f. http://www.economiayfinanzas.gob.bo/index.php?opcion=com_prensa&ver=prensa&id=1208&seccion=230&categoria=330 (último acceso: septiembre de 2014).
- Cabanellas, Guillermo. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. s.l.: Heliasta, 2003.
- Cartagena, Acuerdo de. «Póliza de Seguro para el Transportador Internacional por Carretera.» *Decisión No. 290, Registro Oficial Suplemento No. 682*. 13 de mayo de 1991.
- Castelo Julio, Antonio Guardiola. *Diccionario MAPFRE de Seguros*. s.l.: MAPFRE S.A., 1992.

- Chile, República de. «Código de Comercio.» s.f.
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=1974> (último acceso: septiembre de 2014).
- Chile, Superintendencia de Valores y Seguros de. «Tarifas de Primas SOAT.» s.f.
<http://www.svs.cl/mascerca/601/w3-article-1251.html> (último acceso: septiembre de 2014).
- Chileno, Estado. «Nuevo requisito para ingresar a Chile.» s.f.
<http://www.tiemposur.com.ar/nota/61853-nuevo-requisito-para-ingresar-a-chile> (último acceso: septiembre de 2014).
- Chileno, Reglamento. «Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Circulación de Vehículos Motorizados.» s.f.
<http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893> (último acceso: septiembre de 2014).
- Colombia, Gobierno. «Modificaciones al Régimen del Fondo Obligatorio de Accidentes de Tránsito.» s.f.
https://www.superfinanciera.gov.co/SFCant/Normativa/dec074_10.pdf (último acceso: septiembre de 2014).
- Colombia, Senado de. «Capítulo IV, Régimen del Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a las Personas en Accidentes de Tránsito.» s.f.
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/estatuto_organico_sistema_financiero_pr007.html (último acceso: septiembre de 2014).
- . «Seguro Obligatorio de Daños Corporales causado a las Personas en Accidentes de Tránsito.» s.f.
http://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc_ant/decreto_1032_1991.htm (último acceso: septiembre de 2014).
- Colombia, Superintendencia Financiera de. «Categorías de vehículos para la aplicación de tarifas del SOAT.» s.f.
<https://www.superfinanciera.gov.co/dirimagefin/soat.html> (último acceso: septiembre de 2014).
- Colombiano, Estado. «Código de Comercio, Decreto 210 de 1971, Título V, del Contrato de Seguro.» s.f.

<http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=41102> (último acceso: septiembre de 2014).

Díaz Granados, Manuel. «Las acciones relacionadas con el seguro de responsabilidad civil.» s.f.

https://www.mapfre.com/...seguro/.../Temas_relevantes_del_Derecho_de_S..., (último acceso: septiembre de 2014).

Ecuador, Función Judicial. «Número de Causa: 06952-2012-0550-(06/08/2012).» s.f.

<http://www.funcionjudicial.gob.ec/index.php/es/component/content/article/25-consejo-judicatura/340-consulta-de-causas.html> (último acceso: septiembre de 2014).

Ecuador, República del. «Código Civil.» *Codificación 10, Registro Oficial Suplemento No. 46*. 24 de junio de 2005.

—. «Código Orgánico, Monetario y Financiero.» *Registro Oficial Segundo Suplemento No. 332*. 12 de septiembre de 2014.

—. «Disminución de tarifa de primas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.» *Decreto Ejecutivo No. 1813*. 26 de junio de 2009.

—. «Instructivo para el Transporte Terrestre Turístico.» *Acuerdo Ministerial 41, Registro Oficial No. 431*. 23 de septiembre de 2008.

—. «Legislación sobre el Contrato de Seguro.» *Decreto Supremo 1147, Registro Oficial No. 123*. 7 de diciembre de 1963.

—. «Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.» *Registro Oficial No. 1002*. 2 de agosto de 1996.

—. «Ley General de Seguros.» *Registro Oficial No. 290*. 3 de abril de 1998.

—. «Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.» *Registro Oficial Suplemento No. 398*. 7 de agosto de 2008.

—. «Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.» *Registro Oficial No. 407, Segundo Suplemento*. 31 de diciembre de 2014.

—. «Reforma del Reglamento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.» *Decreto Ejecutivo No. 1767*. 16 de junio de 2009.

—. «Reglamento a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.» *Decreto Ejecutivo No. 505, Registro Oficial Suplemento No. 118*. 28 de enero de 1998.

- . «Reglamento a Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial.» *Decreto Ejecutivo 1738, Registro Oficial Suplemento No. 604.* 3 de junio de 2009.
 - . «Reglamento a Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.» *Decreto Ejecutivo 1196, Registro Oficial Suplemento No. 731.* 25 de junio de 2012.
 - . «Reglamento de Transportación Terrestre Comercial Tricimotos Mototaxis.» *Resolución de la Comisión Nacional de Transporte Terrestre, Registro Oficial No. 172.* 15 de abril de 2010.
 - . «Reglamento de Transporte Público Interprovincial de Pasajeros.» *Resolución 161, Registro Oficial Suplemento 95.* 20 de enero de 2014.
 - . «Reglamento para Funcionamiento de Compañías de Renta Alquiler de Vehículos.» *Resolución 85, Registro Oficial Suplemento 36.* 5 de agosto de 2013.
 - . «Reglamento Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT.» *Decreto Ejecutivo No. 809.* 2 de enero de 2008.
 - . «Reglamento Transporte de Pasajeros en Taxi Convencional y Ejecutivo .» *Resolución 6, Registro Oficial 642 .* 27 de julio de 2009.
- Ecuador, Superintendencia de Bancos. «Seguros.» *Póliza SOAT y sus Reformas, Resoluciones de Junta Bancaria relativas al SOAT y Circulares sobre distribución de utilidades SOAT.* s.f. http://www.sbs.gob.ec/practg/p_index (último acceso: septiembre de 2014).
- España, Real Decreto 8/2004. «<http://www.judicatura.com/Legislacion/0335.pdf>.» 29 de 09 de 2004. (último acceso: mayo de 2015).
- Garrigues, Joaquín. *Contrato de Seguro Terrestre.* Madrid: Imprenta Aguirre, 1973.
- Ghersi, Carlos. *Teoría General de la Reparación de Daños.* Buenos Aires: Astrea, 1997.
- Gobierno, Colombia. «Decreto 3990 de 2007 que reglamenta la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes del Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga, Condiciones de operación del aseguramiento de los riesgos derivados de daños corporales causados.» s.f. <http://www.fosyga.gov.co/LinkClick.aspx?link=MarcoNormativo%2FECAT%2FDecreto+3990+de+2007.pdf&tabid=309&mid=607> (último acceso: septiembre de 2014).

- Gómez Ligüere, Carlos. «Solidaridad Impropia y Seguro de responsabilidad civil.» s.f.
www.mapfre.com/...seguro/.../solidaridad-impropia-y-seguro-de-responsabi...
 (último acceso: septiembre de 2014).
- Halperin, Isaac. *Seguros*. Buenos Aires: Depalma, 2001.
- Inmediato, Ecuador. «Petición de Fiscal Subrogante del Estado.» s.f.
http://www.ecuadorinmediato.com/index.php?module=Noticias&func=news_user_view&id=126835 (último acceso: septiembre de 2014).
- Jaramillo Patricia, Edgar Briceño, Hernando Galindo y otros. *Seguros Temas Esenciales*. Bogotá: ECOE, 2007.
- Larrea Holguín, Juan. *Enciclopedia Jurídica Ecuatoriana*. Quito: PPL, 2005.
- López Herrera, Edgardo. «Introducción a la Responsabilidad Civil.» s.f.
<http://es.slideshare.net/joyestrella/introduccion-sobre-la-responsabilidad-civil>
 (último acceso: septiembre de 2014).
- Meilij, Gustavo. *Seguros de Responsabilidad Civil*. Buenos Aires: Hispana , 1994.
- Morillas, María. *El Seguro del Automóvil: El Aseguramiento Obligatorio de la Responsabilidad Automovilística*. Barcelona: José María Bosch, 1992.
- OMS. «Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial.» s.f.
http://whqlibdoc.who.int/hq/2009/WHO_NMH_VIP_09.01_spa.pdf?ua=1
 (último acceso: septiembre de 2014).
- Ordoqui Gustavo, Castro Marcela, López Marcelo y otros. *Realidades y Tendencias del Derecho en el siglo XXI*. Bogotá: Temis, 2010.
- Ossa, Efrén. *Teoría General del Seguro*. Bogotá: Temis, 1991.
- Peirano Facio, Jorge. *Responsabilidad Extracontractual*. Bogotá: Temis, 1981.
- Perú, Gobierno de. «Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito y su modificación.» s.f.
http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0-112797.pdf y
http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0-112.pdf (último acceso: septiembre de 2014).
- Perú, República de. «Tarifas SOAT .» s.f.
[http://www.aps.gob.bo/normativa/Decretos/Decreto%20Supremo%2027296%20SOAT%20\(114%20Kb\).pdf](http://www.aps.gob.bo/normativa/Decretos/Decreto%20Supremo%2027296%20SOAT%20(114%20Kb).pdf) (último acceso: septiembre de 2014).

- Peruano, Estado. «Ley del Contrato de Seguro.» s.f.
<http://www.lapositiva.com.pe/repositorioaps/0/1/jer/leydecontratodeseguro/LEY%20DEL%20CONTRATO%20DE%20SEGURO.pdf> (último acceso: septiembre de 2014).
- . «Reglamento del Fondo de Compensación de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y del Certificado contra Accidentes de Tránsito.» s.f.
http://www.mtc.gob.pe/portal/transportes/fondo_soat/reglamento.htm (último acceso: septiembre de 2014).
- Pesarresi, Eliana. «El Seguro Obligatorio en Argentina y Latinoamérica.» s.f.
[https://www.uces.edu.ar/journalsopenaccess/index.php/ratioiurisB/...](https://www.uces.edu.ar/journalsopenaccess/index.php/ratioiurisB/) (último acceso: septiembre de 2014).
- Rodríguez Ana, Jimmy Correa, Gaviria Ricardo y otros. *Análisis Económico del Sistema de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y Acuerdos de Compensación*. Bogotá: FASECOLDA, 2008.
- Seguro Obligatorio Automotor, Argentina. «[http://ecofield.com.ar/blog/seguro-obligatorio-automotor-pliza-aprubanse-requisitos/.](http://ecofield.com.ar/blog/seguro-obligatorio-automotor-pliza-aprubanse-requisitos/)» s.f. (último acceso: mayo de 2015).
- Stiglitz Ruben, Stiglitz Gabriel. *Seguro Automotor Obligatorio*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1993.
- Stiglitz, Stiglitz. *Seguro contra la Responsabilidad Civil*. Buenos Aires: Abeledo Perrot, 1994.
- Tamayo Jaramillo, Javier. *De la Responsabilidad Civil*. Bogotá: Temis, 1999.
- Villanueva, Juan. *Manual del Seguro de Responsabilidad Civil*. Madrid: MAPFRE Industrial, 2004.