

El Seguro de Responsabilidad Civil Automotor. Su estado actual a la luz del Fallo de la CSJN del 06/06/2017, in re “FLORES Lorena Romina c/ Giménez, Marcelino Osvaldo y otros s/ Daños y Perjuicios” - Fallos: 340:765-

Por el Dr. Amadeo Eduardo Traverso (*).

1.- Introducción. 2.- Seguro Voluntario de RC Automotor. Características. Límites. 3.- Seguro Obligatorio de RC Automotor. 3.1.- Los límites del Seguro Obligatorio. 3.2.- Transporte Público de Pasajeros. 4.- El Seguro del art. 68 de la ley 24.449 es un verdadero Seguro Obligatorio de RC Automotor? 5.-Las Directrices de la CSJN.

1. Introducción.

No hace mucho, la Superintendencia de Seguros de la Nación dictó la Resolución SSN N° 39.927/2016¹, mediante la cual se actualizaron los límites máximos de responsabilidad para el seguro de responsabilidad civil Automotores, tanto para el seguro voluntario, como para el obligatorio, al tiempo que fueron sustituidas las Condiciones Generales de la póliza básica del Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil, art. 68 de la ley 24.449 (cláusula SO-RC31) y las Condiciones Generales del Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos Automotores destinados al Transporte Público de Pasajeros (RC-TP 2.1.).

También, fueron sustituidas otras cláusulas y/o Condiciones Generales de diversas pólizas, que no citaremos para centrar y limitar nuestro análisis a los seguros citados al comienzo.

El objetivo de la Superintendencia de Seguros fue la de actualizar los límites dinerarios máximos de responsabilidad civil del asegurador en el seguro automotor, los cuales habían quedado muy rezagados por efecto de la inflación. Esta circunstancia fue puesta de manifiesto a través del cuestionamiento judicial del citado límite, lo que obligó a su ajuste².

Asimismo, fue actualizada la franquicia aplicable en el seguro obligatorio de Responsabilidad Civil (RC) automotor del Transporte Público de Pasajeros, introduciendo modificaciones de importancia a la hora de hacer efectiva su oposición y aplicación ante el tercero damnificado.

Nos referiremos en particular a estos puntos específicos, más allá del alcance particular de cada cobertura.

2. Seguro Voluntario de RC Automotor. Características y límites.

A partir del 1° de septiembre de 2016 la SSN autorizó a las entidades Aseguradoras a celebrar contratos de Seguro de Responsabilidad Civil - Seguro Voluntario para los Vehículos Automotores y/o Remolcados, con los límites máximos y uniformes de cobertura por acontecimiento que se detallan a continuación:

¹ Publicada en el Boletín Oficial del 18-jul-2016 Número: 33420

² La Sala “A” de la CNacCiv., resolvió la Inoponibilidad del límite de cobertura pactado en la póliza de seguro de responsabilidad civil cuando resulta irrazonable para afrontar el reclamo del tercero damnificado. Partes: Medina Carlos Dante y otro c/ Medina Maribel María y otros s/ daños y perjuicios; Tribunal: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil, Sala A; Fecha: 23-sep-2016; Cita: MJ-JU-M-101944-AR | MJJ101944.

\$ 6.000.000	<ul style="list-style-type: none"> 1.1. Automóviles y Camionetas. 1.2. Vehículos Remolcados. 1.3. Autos de alquiler sin chofer. 1.4. Motovehículos y Bicicletas con motor. 1.5. Casas Rodantes.
\$ 18.000.000	<ul style="list-style-type: none"> 2.1. Taxis y Remises. 2.2. Maquinarias Rurales y Viales. 2.3. Camiones y Semitracciones. 2.4. Acoplados y Semirremolques. 2.5. Servicios de Urgencias. 2.6. Fuerzas de Seguridad. 2.7. M1: vehículo para transporte de pasajeros, que no contenga más de OCHO (8) asientos además del asiento del conductor y que cargado no exceda de un peso máximo de TRES MIL QUINIENTOS KILOGRAMOS (3.500 kg.).
\$30.000.000	<ul style="list-style-type: none"> 3.1. M2: vehículo para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que no exceda el peso máximo de CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg.). 3.2. M3: vehículos para transporte de pasajeros con más de OCHO (8) asientos excluyendo el asiento del conductor, y que tenga un peso mayor a los CINCO MIL KILOGRAMOS (5.000 kg.).

Este seguro es voluntario y en consecuencia puede o no ser contratado por el potencial asegurado quien podrá optar por contratar únicamente al Seguro Obligatorio de RC Automotor (art. 68 ley 24.449).

Si como generalmente ocurre, se contratan ambos seguros (el obligatorio y el voluntario), una de las coberturas (la voluntaria) actuará en defecto de la otra. Por tratarse de Condiciones Generales “*únicas y uniformes*” aprobadas por el Organismo de Control de la actividad Aseguradora, son de uso común y obligatorio para todas la Entidades que operan en el mercado.

Los límites máximos de responsabilidad, expresados a través de la suma aseguradas para cubrir la Responsabilidad Civil del asegurado, operan bajo los términos establecidos en el art. 61, 2do. párrafo, y en función de lo establecido en el contrato, conforme a lo previsto en los arts. 109 y 118 de la ley 17.418.

Estos límites constan generalmente en el frente de la póliza, dentro de las denominadas “*Condiciones Particulares*” bajo el rubro “Riesgos Cubiertos y Sumas Aseguradas” en la cobertura de Responsabilidad Civil. Se expresan del siguiente modo:

“Seguro voluntario de Responsabilidad Civil por Acontecimiento”

“Daños corporales y materiales a cosas de terceros, en conjunto, hasta la suma de \$ 6.000.000”.

De acuerdo a lo establecido en las Condiciones Particulares (frente de póliza) y en las Condiciones Generales, cláusula CG RC 1.1 *“El Asegurador asume esta obligación únicamente en favor del Asegurado y del Conductor, hasta la suma máxima por acontecimiento, establecida en el Frente de Póliza por daños corporales a personas, sean éstas transportadas o no transportadas y por daños materiales, hasta el monto máximo allí establecido para cada acontecimiento sin que los mismos puedan ser excedidos por el conjunto de indemnizaciones que provengan de un mismo hecho generador”.*

Bajo sus condiciones, son oponibles al tercero damnificado, víctima de un accidente de tránsito, la falta de responsabilidad del Asegurado respecto del daño; todas las defensas nacidas con anterioridad al siniestro, entre ellas, el límite máximo de responsabilidad del asegurador representado por la suma asegurada para el riesgo cubierto; la franquicia o descubierto obligatorio, a cargo del asegurado, expresada como un porcentaje a aplicar sobre el importe del siniestro, con un límite mínimo y máximo expresado también en porcentaje, a aplicar sobre el la responsabilidad máxima pactada para la Entidad aseguradora en el momento del pago; la falta de pago de la prima y/o premio en tiempo oportuno (Cláusula 23); las exclusiones de cobertura expresamente enumeradas en la póliza (cláusula CG RC 2.1), entre ellas, conducir sin licencia habilitante; circular bajo los efectos de la alcoholemia o el efecto de drogas, o conducir a terceros transportados en exceso de la capacidad indicada en las especificaciones de fábrica o admitida como máximo para el uso normal del rodado, etc., etc.

La franquicia o deducible aplicables, constituyen una herramienta técnica del asegurador, tendiente a eliminar la alta frecuencia de pequeños reclamos cuyo costo de administración termina siendo superior al de la indemnización.

También cumple una función de prevención, al obligar al asegurado a participar con una parte del costo del siniestro, pues se supone que se lo induce a adoptar medidas tendientes a prevenir el mismo. En otras ocasiones, se trata de evitar que el asegurado incurra en abusos de sobrevaluación de daños para salvar el importe de la franquicia. En tal caso, el asegurador solo participa del siniestro en el excedente del importe de la franquicia.

Finalmente, existen riesgos que por su alta frecuencia o por la gravedad de su intensidad, o por una combinación de ambos factores, requieren de una franquicia de alto valor económico, de modo que permita ajustar el riesgo a pautas y criterios mínimos de asegurabilidad³.

La estipulación de una franquicia en un contrato de seguro voluntario de responsabilidad civil, por no encontrarse específicamente regulada por la ley 17.418, se inserta en el ámbito de la autonomía de la voluntad que ejercen las partes, con fundamento en el derecho Civil (art.957/959 CCyC).

³ Ver nuestro trabajo: “La Maldita franquicia del contrato de seguro en el Transporte Público de Pasajeros”, publicado en El Derecho, Diario de Doctrina y Jurisprudencia, N° 13.025, del día 27/06/2012. Ver también, “La Franquicia en el contrato de Seguro”; de la Dra. María Cristina Morandi, publicado en ED, N° 12.528, del día 22/06/2010.

3. Seguro Obligatorio de RC Automotor

Este seguro fue incorporado por el art. 68 de la ley de Tránsito, 24.449⁴, el cual estableció que, *“Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no”*.

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

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

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

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

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

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

En suma, se trata de una cobertura de seguro que manifiesta una de las formas de la intervención del Estado en las relaciones de los particulares, por motivos de interés social.

Por efecto de la delegación legislativa citada, la SSN es la encargada de reglamentar las condiciones técnicas y contractuales de este seguro obligatorio.

Así, las Condiciones Generales Básicas aprobadas para este seguro, incorporan la figura de la **“Obligación Legal Autónoma”** que se contrapone con el instituto de la **“Citación en Garantía”** (art. 118 LS) que opera en el seguro voluntario.

La póliza básica (SO-RC 4.1), fija un límite expresado en sumas dinerarias para gastos sanatoriales y de sepelio y, por otra parte, establece los límites máximos de responsabilidad civil por muerte y lesiones. Lo primero, a través de la cláusula 1.2., que establece que: *“Se cubre la Obligación Legal Autónoma por los siguientes conceptos:*

- 1. Gastos Sanatoriales por persona hasta PESOS TREINTA MIL (\$ 30.000).*
- 2. Gastos de Sepelios por persona hasta PESOS DIECISEIS MIL (\$ 16.000)”*.

“Los gastos sanatoriales y de sepelio serán abonados por la Aseguradora al tercero damnificado, a sus derechohabientes o al acreedor subrogante dentro del plazo máximo de CINCO (5) días contados a partir de la acreditación del derecho al reclamo respectivo, al que no podrá oponérsele ninguna defensa sustentada en la falta de responsabilidad del Asegurado respecto del daño”.

⁴ Publicada en el Boletín Oficial del 10-feb-1995.

“Los pagos que efectúe la Aseguradora por estos conceptos, serán considerados como realizados por un tercero con subrogación en los derechos del acreedor y no importarán asunción de responsabilidad alguna frente al damnificado. El Asegurador tendrá derecho a ejercer la subrogación contra quien resulte responsable”.

“La cobertura comprende la totalidad de los reclamos que se efectúen ante la Aseguradora hasta el límite de PESOS TREINTA MIL (\$ 30.000) por persona damnificada”.

En otras palabras, en el ámbito propio de la **“Obligación Legal Autónoma”** que se instrumenta a través de la Cláusula 1.2., según lo establece la ley de tránsito y las condiciones contractuales, no podrán oponerse excepciones vinculadas con la falta de responsabilidad del Asegurado respecto del daño, ya que su objetivo es responder de manera inmediata, frente a las víctimas de los accidentes de tránsito que sufren lesiones corporales y/o muerte, por los gastos sanatoriales más urgentes y, eventualmente, de sepelio. En tal caso, el damnificado tiene una acción directa contra el asegurador del tercero presuntamente responsable del accidente, el cual deberá abonar dichos gastos hasta la suma máxima establecida en la póliza básica, sin necesidad de probar la responsabilidad del asegurado⁵.

Esta solución, de fuente legal (ley de Tránsito 24.449) y Condiciones Generales del Seguro Básico Obligatorio de RC automotor que por vía reglamentaria ha dictado la SSN (por citar alguna, la Resolución SSN N° 39.927/16), dista mucho de los remedios legislativos instrumentados en otros países⁶, inclinados -como lo señalaba el Prof. Dr. Juan C. F. Morandihacia la protección de las víctima a través de resortes que se traducen en la posibilidad de accionar directamente contra el asegurador del responsable y en la creación de un régimen de

⁵ En un fallo, pese a confundir el límite fijado para gastos sanatoriales y sepelio con los límites para lesiones y/o muerte, hizo lugar a un pedido de medidas cautelares que un asegurado inició contra su asegurador –en el marco de un seguro obligatorio de responsabilidad civil- a fin de suministrar al tercero damnificado por un accidente de tránsito, las prótesis que requería su estado de salud. La sentencia reconoce que pese a no encontrarse determinado en este estado embrionario del proceso la mecánica de la colisión de la motocicleta sobre la cual se habrían encontrado los Sres. Baez y Pintos (ello a partir de la divergencia en el relato que proporciona el actor con la del acta de fs. 4), cobran relevancia los siguientes hechos: “(i) El Sr. Pintos ingresó al Hospital Municipal de Pilar el 7/4/2011 a raíz de un accidente de tránsito, sufriendo fracturas múltiples (ver fs. 8); (ii) se declaró bajo juramento que carecía de cobertura médica privada y de medios económicos para afrontar el costo de las piezas ortopédicas (ver fs. 20 in fine/vta.) presupuestadas con un gasto de \$ 9500 (ver fs. 22); (iii) el siniestro fue denunciado ante la compañía de seguros (fs. 17); (iv) de la documentación aportada por la apelante surgen las condiciones particulares de la póliza 0312643 que en el plano de la responsabilidad civil —según Ley de Tránsito 24449 y RGN 27.033 SSN— cubre los daños corporales a personas transportadas a razón de \$ 100.000 por acontecimiento —ver cláusula A.3 en fs. 46); (v) el plano de la presente acción se limita a reclamar de la demandada el pago de una prestación específica a un tercero transportado en virtud del contrato que las liga (ver fs. 78 vta. párr. 3); (vi) no se ha argumentado que las sumas dinerarias comprometidas en el recurso pudieran afectar las provisiones técnicas o reservas de la compañía de seguros recurrente”.

El fallo hace hincapié en la naturaleza obligatoria del seguro de responsabilidad civil que fue contratado, haciendo suya la doctrina del art. 68, Ley de Tránsito, que dice así: "... Los gastos de sanatorio o velatorio de los terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes ...".

Como resultado de todo ello, la Sala “F” hace lugar a la cautelar a fin de que el asegurador suministre el costo de las prótesis al tercero damnificado. **Tribunal: Cámara Nacional de Apelaciones en lo Comercial, sala F; Fecha: 12/07/2012; Partes: Báez, Juan v. Aseguradora Total Motovehicular S.A.; Publicado: SJA 2012/11/14-82 JA 2012-IV; Citar ABELEDO PERROT N°: AP/JUR/2674/2012.-**

⁶ Incluyendo sin limitarse, los diversos anteproyectos de ley presentados en nuestro país en esta materia.

inoponibilidad de excepciones, del asegurador respecto del tercero, lo cual varía según el ordenamiento legislativo de que se trate⁷.

3.1 Los límites del Seguro Obligatorio.

En su cláusula 2°, la póliza básica fija los límites máximos de responsabilidad. Lo hace en los siguientes términos: “a) *Se cubre la responsabilidad en que se incurra por el vehículo automotor objeto del Seguro, por los daños y con los límites que se indican a continuación:*

“1. *Muerte o incapacidad total y permanente por persona PESOS CUATROCIENTO MIL (\$ 400.000)*”.

“2. *Incapacidad parcial y permanente por la suma que resulte de aplicar el porcentaje de incapacidad padecida sobre el monto previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente. Dicha incapacidad parcial y permanente se sujetará al Baremo que figura en el cuadro de la Cláusula 9*”.

“3. *Un límite por acontecimiento en caso de producirse pluralidad de reclamos igual al doble del previsto para el caso de muerte o incapacidad total y permanente*”.

“b) *El Asegurador toma a su cargo, como único accesorio de la obligación asumida, el pago de costas judiciales en causa civil incluido los intereses, y de los gastos extrajudiciales en que se incurra para resistir la pretensión del tercero (Artículo 110 de la Ley de Seguros)*”.

Ni la ley de Tránsito 24.449, ni las condiciones de la póliza aprobadas por la Resolución SSN N° 39.927/16 sujetan la tramitación de estos daños -muerte, incapacidad total y permanente e incapacidad parcial permanente- a consecuencia de un accidente de tránsito, al instituto de la “**Obligación Legal Autónoma**”, por lo que quedan sujetos al régimen general de la ley de Contrato de Seguro 17.418 (liquidación extrajudicial, administrativa y/o judicial), en particular al instituto de la “**Citación en Garantía**” que estableció el art. 118 LS y lo que es más importante, a la demostración de la culpa civil del asegurado.

El baremo de la cláusula 9° -muy habitual en los seguros de accidentes personales-, se limita a establecer los porcentajes de incapacidad física de acuerdo al rubro o concepto de que trate, sin fijar o tabular el valor dinerario de cada tipo y grado de incapacidad, lo que lo aleja -definitivamente- del Instituto que pretende cobijar: el Seguro Obligatorio de RC Automotor.

Para acceder a la indemnización será necesario acreditar la culpa del asegurado y acordar y/o reclamar judicialmente la determinación del tipo y grado de incapacidad, más allá del caso de muerte. Definitivamente no opera como un seguro de accidentes personales, en el que la responsabilidad por el accidente de tránsito resulta indiferente. Basta para disparar la cobertura, la existencia el hecho y la muerte o la incapacidad a consecuencia del accidente.

En definitiva, para estos supuestos, el asegurador puede oponer todas las excepciones nacidas con anterioridad al hecho siniestral, como la falta de pago; de la prima, o algunas de las exclusiones previstas en la cláusula 5° y 6° de la póliza básica, de similar tenor que las previstas para el seguro voluntario.

La inmediatez ausente, sin aviso.

Como en el Seguro voluntario, la cobertura en el Seguro obligatorio de RC no se encuentra sujeta a franquicias o deducibles a cargo del asegurado.

⁷ “Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por accidentes de Automotores”, disertación del Dr. Juan Carlos Félix Morandi transcrita en la Revista Jurídica Argentina del Seguro, la Empresa y la Responsabilidad, N° 5, pág.321/326, noviembre de 1984, Editorial Imprex S.A.

3.2 Transporte Público de Pasajeros.

La ley 24.449 al establecer el Seguro Obligatorio de RC automotor, estableció, en el primer párrafo del art. 68, recordamos, que: “*Todo automotor⁸, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no ...*”.

La expresión “**automotor**” no se encuentra definida en el listado de definiciones que proporciona el art. 5° de la ley de Tránsito. No obstante, este artículo establece en su inc. a), qué debe entenderse por la palabra “**automóvil**”: es “*el automotor⁹ para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso ...*”.

Por su parte el inc. x) define la expresión “**vehículo automotor**” es, “*todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia ...*”.

En síntesis, dentro de la expresión “automotor” se encuentran aquellos que están destinados al transporte público de pasajeros.

El Anexo II, de la Resolución SSN 39.927/16, establece las Condiciones Generales para el Seguro de Responsabilidad Civil de vehículos automotores destinados al Transporte Público de Pasajeros, que son identificadas con la sigla RC-TP 3.1

Este tipo de condiciones contractuales para esta modalidad de seguro nació como consecuencia del dictado en el año 1997 el Decreto de Necesidad y Urgencia N° 260/97¹⁰ que declaró en estado de emergencia al Servicio Público de Autotransporte de Pasajeros y como consecuencia de esa manda legal se dicta la Resolución SSN N° 25.429/97¹¹.

Esta última norma reglamentaria, aprobó el modelo de póliza que las entidades aseguradoras autorizadas debían utilizar, incluyendo tanto las exclusiones de cobertura como las condiciones particulares y generales que serían de aplicación. Posteriormente, estas condiciones contractuales son modificadas y sustituidas por la Resolución SSN N° 39.927/16¹².

Dado su origen normativo, participa de la naturaleza y características propias del Seguro Obligatorio de RC automotor, establecido por la Póliza Básica ya comentada.

En cuanto al **límite** este es ampliado significativamente: “*El Asegurador asume esta obligación únicamente en favor del Asegurado y del conductor, hasta la suma máxima por acontecimiento de **PESOS TREINTA MILLONES (\$ 30.000.000)**¹³ por Lesiones y/o Muerte a personas, sean éstas transportadas o no transportadas y por daños materiales, hasta el monto indicado precedentemente para cada acontecimiento sin que los mismos puedan ser excedidos por el conjunto de indemnizaciones que provengan de un mismo hecho generador*”(Cláusula 1).

Los daños vinculados a lesiones y/o muerte a personas, transportadas o no y por daños materiales, quedan sujetos al régimen general de la ley de Contrato de Seguro 17.418

⁸ El subrayado nos pertenece.

⁹ El subrayado nos pertenece.

¹⁰ Publicado en el Boletín Oficial del 21-mar-1997.

¹¹ Publicada en el Boletín Oficial del 11-nov-1997.

¹² Publicada en el Boletín Oficial del 18-jul-2016.

¹³ El destacado en negrita nos pertenece.

(liquidación extrajudicial, administrativa y/o judicial), en particular, al instituto de la “*Citación en Garantía*” del art. 118 LS.

La “***Obligación Legal Autónoma***” es establecida en la cláusula 1.2, en los mismos términos que la póliza básica del Seguro Obligatorio de RC automotor.

Como en el caso de la Póliza Básica del Seguro Obligatorio de RC automotor, con relación a los gastos sanitarios y a los gastos de sepelio, el Asegurador no podrá oponer ninguna defensa sustentada en la falta de responsabilidad del Asegurado respecto del daño, pero si aquellas exclusiones de cobertura expresamente enumeradas por la póliza.

La Obligación Legal Autónoma, no se extiende a los otros daños, como las lesiones incapacitantes, cualquiera fuera su naturaleza y grado, al caso de fallecimiento y/o a los daños no patrimoniales. Para su pago el tercero damnificado deberá demostrar la responsabilidad civil en la causación del accidente de tránsito a través de los medios ordinarios (reclamación administrativa, mediación previa y por la vía judicial).

Establece una “***Franquicia o Descubierta Obligatorio***” -Cláusula 2°- de \$ **120.000** a cargo del asegurado. Dicho descubierta Obligatorio se computará sobre capital de sentencia o transacción, participando el Asegurado a prorrata en los intereses y costas.

Contrariamente a lo que acontece en el Seguro voluntario de RC automotor, en todo reclamo de terceros, la Aseguradora asume el pago de la indemnización, poniendo a cargo del Asegurado el reembolso del importe del Descubierta Obligatorio a su cargo, dentro de los DIEZ (10) días de efectuado el pago por el Asegurador.

Con esta solución -de dudoso corte legal- se pretende eludir la enorme resistencia judicial que la cuestión ha planteado, resolviendo la tensión generada entre la Cámara Nacional en lo Civil y la CSJN¹⁴. En otras palabras, será difícil en el futuro, encontrar algún caso en el que se judicialice la franquicia como ha ocurrido hasta ahora.

En cuanto a las exclusiones de cobertura aplicables, son sustancialmente limitadas a los siguientes casos:

Respecto a la cobertura establecida en Cláusula 1.1 - Riesgo Cubierto, el Asegurador no indemnizará los siguientes siniestros:

- a) *Cuando el vehículo estuviera secuestrado, confiscado, requisado o incautado.*
- b) *En el mar territorial o fuera del territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA.*
- c) *Por hechos de lock-out o tumulto popular, cuando el Asegurado sea participe deliberado en ellos.*
- d) *Mientras sea conducido por personas que no estén habilitadas¹⁵ para el manejo de esa categoría de vehículo por autoridad competente.*
- e) *Mientras esté remolcando a otro vehículo¹⁶, salvo el caso de ayuda ocasional y de emergencia.*

¹⁴ La oponibilidad de las cláusulas contractuales, en especial la franquicia o deducible a cargo del asegurado, ha sido el criterio adoptado por la CSJN en los supuestos de contratos de seguro del transporte público automotor (Fallos: 329:3054 y 3488; 330:3483 y 331:379 y causas CSJ 166/2007 (43-0)/CS1 "Obarrio, María Pía c/ Microómnibus Norte S.A. y otros" y CSJ 327/2007 (43-G)/CS1 "Gauna, Agustín y su acumulado c/ La Economía Comercial S.A. de Seguros Generales y otro", sentencias del 4 de marzo de 2008), entre otros.

¹⁵ El destacado en negrita nos pertenece.

¹⁶ El destacado en negrita nos pertenece.

f) A bienes que por cualquier título se encuentren en tenencia del Asegurado.

g) El Asegurador no indemnizará los daños sufridos por:

g1) El cónyuge o integrante de la unión convivencial en los términos del Artículo 509 del Código Civil y Comercial de la Nación y los parientes del Asegurado y/o Conductor hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad (en el caso de sociedades los de los directivos).

g2) Las personas en relación de dependencia laboral con el Asegurado y/o Conductor, en tanto el evento se produzca en oportunidad o con motivo del trabajo (Cláusula 3).

Asimismo, en la Cláusula 4° se mantiene la exclusión por Dolo o Culpa Grave, con aclaraciones significativas: “El Asegurador queda liberado si el Asegurado o el conductor provocan, por acción u omisión, el siniestro dolosamente o con culpa grave”.

“No obstante, el Asegurador cubre al Asegurado por la culpa grave del conductor cuando éste se halle en relación de dependencia laboral a su respecto y siempre que el siniestro ocurra, con motivo o en ocasión de esa relación, sin perjuicio de subrogarse en sus derechos contra el conductor”.

Las exclusiones de cobertura enunciadas por la cláusula son oponibles al tercero damnificado, pues la ley no ha previsto delimitarla de otro modo o de una forma diferente. Lo mismo ocurre con la oponibilidad al tercero damnificado de la suspensión de la cobertura por falta de pago de la prima en tiempo oportuno.

La obligatoriedad del seguro queda así limitada a la necesidad de su contratación. El incumplimiento de esta obligación por parte del dueño o guardián del automotor -más allá de la penalidad de tránsito a la que pueda dar lugar- no tiene otra sanción más que considerar al infractor de tal deber como autoasegurado de su propio interés al imponerle hacerse cargo de la totalidad del costo del siniestro.

Habrà de concluirse entonces, según nuestro criterio, que el seguro estatuido por la ley 24.449 no tiene definida legislativamente su vocación por proteger los intereses de las víctimas de un accidente de tránsito, al menos como se lo conoce en los países que, mediante una creación normativa prolija, dieron vida al Seguro Obligatorio de RC Automotor con un marcado acento en lo social.

4 El Seguro del art. 68 de la ley 24.449 es un verdadero Seguro Obligatorio de RC Automotor?

Un Seguro Obligatorio de RC Automotor, importa siempre una modificación al régimen de la responsabilidad civil común previsto en el CCyC y un cambio sustancial del sistema de la ley de Contrato de Seguro estatuido por la ley 17.418.

El seguro establecido por el art. 68 de la ley 24.449, no cumple con esta condición, pues es tan solo un híbrido insustancial. En España, en el marco de la CEE, fue dictada la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor¹⁷. Esta norma consta de 143 artículos, distribuidos en cuatro Títulos, a su vez, cada uno de ellos, son completados con varios Capítulos y Secciones, a los que se añaden dos Anexos. Estos anejos, prevén un baremo en el que se tabulan las lesiones incapacitantes y la muerte, fijando el tipo y grado de incapacidad padecido y el costo legal de la indemnización que se pagará, sobre la

¹⁷ Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, TEXTO CONSOLIDADO, Última modificación: 23 de septiembre de 2015.

base de la edad del individuo, extendiendo incluso el pago a las consecuencias del lucro cesante ocasionado a causa del accidente.

El Dr. Rubén S. Stiglitz, al comentar el anteproyecto de ley del año 1972 se preguntaba: ¿Qué es concretamente lo que se intenta a través de la sanción de una ley que establezca compulsivamente la contratación de seguro que cubra la responsabilidad civil?

Este interrogante era respondido del siguiente modo: “...*En primer término, al establecer o elevar a la categoría obligatorio un contrato de seguro de responsabilidad civil, se garantiza, en principio, que todas las víctimas de la circulación hallen amparo en un patrimonio responsable, aun a costa de una limitación cuantitativa de la responsabilidad que se expresa en indemnizaciones tarifadas; en segundo término, la implementación de sistema de responsabilidad civil emergente del uso de automotor sistema montado sobre bases justas socialmente, donde el objeto del legislador debe desplazarse hacia la víctima, abandonando su tradicional interés exclusivo por el autor del hecho y el daño; en tercer término, crear las condiciones de reparación directa del daño a la víctima sin que la indemnización atraviese peligrosamente el patrimonio del asegurado, autor del hecho, y sin que el damnificado sufra los avatares de las defensas oponibles por el asegurador, al asegurado; en cuarto término, crear para situaciones tales como la no identificación del autor del hecho; su identificación pero inexistencia de seguro o la insuficiencia del mismo o la imposibilidad económica o jurídica de la aseguradora de afrontar el pago de indemnizaciones, un Fondo de Garantía, que operará como patrimonio supletorio de reparación del daño, evitando así que haya una sola víctima sin el resarcimiento debido; y, en quinto término la introducción de los principios procesales más modernos que tiendan a que la víctima perciba la indemnización rápida y económicamente...*”¹⁸.

Sin duda el art. 68 de la ley de tránsito no está en condiciones de contestar esta pregunta, pues ninguno de sus objetivos logra una respuesta como la que respondía al anteproyecto de 1972, cuarenta y cinco (45) años atrás. Tienen en común el nombre, pero no concuerdan en sus objetivos.

En el seguro obligatorio de la ley 24.449, con excepción de los *gastos sanatoriales* y de los *gastos de sepelio*, el principio de la culpa es el principio que domina al sistema. No cuenta con normas procesales especiales que garanticen la inmediatez en el pago de las indemnizaciones ni, con un fondo de garantía que asegure el pago del accidente ocasionado por un NN.

Tampoco se impone el uso obligatorio de un sistema tarifado según montos límites establecidos en una tabla (baremo), hecha sobre proporciones preestablecidas. El pago de reparación dineraria a la víctima no se dispara con la sola prueba de la realidad del hecho dañoso que da nacimiento al derecho a indemnización (p. ej., el fallecimiento de la víctima, la lesión y porcentaje de incapacidad temporaria o permanente, etc.).

Esta enorme disparidad entre lo que dispone un artículo de la ley de tránsito y un régimen legal estructurado en detalle tal que asegure el amplio cumplimiento de sus fines, no ha sido debidamente analizado por la generalidad de la doctrina y jurisprudencia de nuestro país.

¹⁸ “Comentarios sobre el anteproyecto de ley de seguro obligatorio de responsabilidad civil automotor”, publicado en la Revista de Derecho de Seguros, Doctrina, Anotación de fallos, Jurisprudencia, pág. 69/84, Año 3, 1973, N° 7; Ediciones Librería Jurídica La Plata.

Hablar del derecho de las víctimas de un accidente de tránsito, sin tener en cuenta el limitado alcance de nuestra legislación, solo es posible a costa de exasperar otros derechos y garantías constitucionales que insoslayablemente deben ser respetados.

No hay un derecho de las víctimas de un accidente de tránsito distinto al que el derecho común consagra, si no se sanciona por vía legislativa un amplio régimen legal del Seguro Obligatorio de RC automotor, acompañado de las normas procesales que aseguren la inmediatez de los procesos para el pago de las indemnizaciones. Como lo señalaba un viejo jurista, “*una institución jurídica sustantiva, privada de la condigna institución procesal que le dé vida, es en suma, una lírica esperanza, un arma de doble filo quizá*”¹⁹, lo que demuestra la precariedad de la solución legal que estableció la ley de tránsito²⁰.

En síntesis, el seguro de responsabilidad civil obligatorio (art. 68 Ley 24.449) sujeto a la reglamentación dictada por la Superintendencia de Seguros de la Nación, dista mucho de la cobertura extendida que caracteriza a un seguro de responsabilidad civil obligatorio como el que se encuentra vigente en el seno de la Comunidad Económica Europa²¹.

Esta realidad es descripta con verdadero rigor por los Dres. María Fabiani Compiani y Carlos José María Facal²², al señalar que, “*...La reciente normativa dictada por la Superintendencia de Seguros de la Nación para el seguro de responsabilidad civil que cubre al autotransporte público de pasajeros, vigente desde el 1º de setiembre de 2017, fija la franquicia en \$ 120.000, pero la declara inoponible a la víctima (a nuestro juicio, violando la norma del art. 118 de la Ley de Seguros y, por ende, la norma constitucional del art. 31 que delinea la pirámide del orden jurídico argentino)*”.

“Sin embargo, resulta imperioso el tratamiento legislativo de un proyecto de seguro automotor obligatorio cuyo contenido se autoabastezca, teniendo en cuenta las enriquecedoras experiencias del derecho comparado y también las recogidas en nuestro medio merced a variados proyectos de ley. En lo esencial, debe contener un régimen de pronto pago, con límites económicos de cobertura, fundado en la responsabilidad objetiva y agravada del automovilista o transportista, con limitadísimas exclusiones de cobertura que permitan una protección amplia, con un fondo de garantía que asegure que todos accedan a la indemnización y, por supuesto, sin franquicia que obstaculice la adecuada indemnización de la víctima del daño”.

Al no establecer la ley, una manda concreta en cuanto a la extensión de la cobertura del seguro de responsabilidad civil obligatorio, la existencia y convivencia de tal seguro con leyes especiales, concebidas para regular relaciones jurídicas privadas, sin el alcance ni el efecto social de un seguro obligatorio, ha producido como consecuencia, rescatar la vigencia

¹⁹ Goldacerena Edgardo, “Fuerza ejecutiva de las pólizas y abandono de la cosa asegurada en el Seguro marítimo”, L.L. T. 86, pág.918.

²⁰ Es notable observar cómo, tanto los autores de derecho como los jueces en sus fallos, hacen referencia al “*derecho de las víctimas*” citando a autores extranjeros que expresan opiniones jurídicas respecto a sistemas legislativos completos de sus propios países, en el que tales derechos son consagrados, sin reparar en los yerros, omisiones y limitaciones del marco legal que consagra nuestro país para el seguro obligatorio.

²¹ Ver en tal sentido el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, TEXTO CONSOLIDADO, Última modificación: 23 de septiembre de 2015, de fácil consulta por la red.

²² Ob. Cit., Ponencia presentada en el XIV CONGRESO DEL COMITÉ BOEROLATINOAMERICANO DE AIDA – CILA SANTA CRUZ DE LA SIERRA – BOLIVIA 2 A 5 DE MAYO DE 2017, titulado: PROBLEMÁTICA EN TORNO A LA LIMITACIÓN DE LA PRESTACIÓN EN LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

de tales leyes especiales por sobre la figura, por cierto pobre, del seguro de responsabilidad civil, estatuido por la ley 24.449.

5 Las Directrices de la CSJN.

Es en el marco descripto precedentemente en el que, legal y judicialmente se ha reafirmado la doctrina judicial que autoriza invocar como causa eficiente para oponer al asegurado y al tercero damnificado reclamante, las cláusulas de póliza por la que se establecen limitaciones contractuales, según las cuales el asegurador solo responde en la “*medida del seguro*” (art. 118 LS). Estas limitaciones se traducen en ocasiones en exclusiones de cobertura, en otros casos, a los límites máximos de responsabilidad, sea en exceso de la franquicia a cargo del asegurado y/o por sumas dinerarias que representan la frontera hasta la que responde el asegurador. En otras, se trata de una combinación de todos estos supuestos.

A medida que la CSJN fue resolviendo diversos casos vinculados al Contrato de Seguro y a su alcance frente a los terceros damnificados, también fue afinando, perfeccionando y armonizando con el Orden Jurídico en su conjunto, los fundamentos de sus sentencias. Así ocurrió al expresar su decisión en In re: “Cuello, Patricia Dorotea v. Lucena, Pedro Antonio”; Corte Suprema de Justicia de la Nación; Fecha: 7/8/2007 ((Fallos: 330:3483)²³, donde la Corte hizo prevalecer el efecto relativo de los contratos en un pie de igualdad con otras garantías constitucionales.

Además, la CSJN se refirió a la prelación normativa de las leyes aplicables, destacando la primacía de la ley 17.418, como ley especial, sobre la ley 24.240 y su modificación posterior por ley 26.631, de Defensa del Consumidor y del Usuario²⁴, estableciendo una clara delimitación respecto a qué debía entenderse por la expresión “*función social del seguro*”, que con tanta frecuencia se cita de un modo erróneo y equivocado por los tribunales inferiores²⁵.

²³ Sostuvo allí la Corte: “... Los vínculos que se establecen entre las personas siempre afectan a los terceros desde el punto de vista económico o moral, pero si se permitiera que todos cuestionaran esas decisiones, no podría celebrarse contrato alguno. Por esta razón, la libertad de contratar está protegida constitucionalmente y nadie puede, so pretexto de un perjuicio ético o patrimonial, entrometerse en la esfera de autonomía de quien ha celebrado ese contrato. Agregando: “...la referencia del tribunal a la inoponibilidad de las condiciones estipuladas frente al tercero beneficiario, no basta para excluir la aplicación del texto legal ni configura razón plausible para dejar sin efecto la atribución conferida por aquella norma a la aseguradora, pues no corresponde obviar la vigencia del régimen específico de normas sobre la base de aserciones dogmáticas que sólo otorgan fundamentación aparente a lo resuelto”. Microjuris Cita: MJJ13293.

Agregando: “...sin perjuicio de señalar que el acceso a una reparación integral de los daños sufridos por las víctimas de accidentes de tránsito constituye un principio constitucional que debe ser tutelado, y que esta Corte Suprema ha reforzado toda interpretación conducente a su plena satisfacción, ello no implica desconocer que el contrato de seguro rige la relación jurídica entre los otorgantes (arts. 1137 y 1197 del Código Civil) y los damnificados revisten la condición de terceros frente a los mismos porque no participaron de su realización, por lo que si desean invocarlo deben circunscribirse a sus términos (arts. 1195 y 1199 del Código Civil, votó del juez Lorenzetti en la causa “Cuello” y Fallos: 330:3483).

²⁴ Aclarando “que no obsta a lo dicho la modificación introducida por la ley 26.361 a la Ley de Defensa del Consumidor, pues esta Corte ha considerado que una ley general posterior no deroga ni modifica, implícita o tácitamente, la ley especial anterior, tal como ocurre en el caso de la singularidad del régimen de los contratos de seguro (M.1319.XLIV “Martínez de Costa, María Esther c. Vallejos, Hugo Manuel y otros s/ daños y perjuicios”, fallada el 09/12/2009) y “Buffoni” (Fallos:337:329)”.

²⁵ “...la función social que debe cumplir el seguro no implica, empero, que deban repararse todos los daños producidos al tercero víctima sin consideración a las pautas del contrato que se invoca, máxime cuando no podía pasar inadvertido para los damnificados que estaban viajando en un lugar no habilitado para el

En conclusión, lo que no dice el art. 68 de la ley 24.449, debe ser dicho expresamente por una ley sancionada por el Congreso de la Nación. La falta o ausencia de una ley, no autoriza por vía de interpretación, establecer la no oposición al tercero damnificado de los límites del contrato de seguro cuando como en el caso existe una ley especial, (la ley 17.418), que no autoriza tal posible razonamiento.

La extensión de los derechos de los damnificados a la percepción de una “*indemnización por daños*”, conforme a las pautas interpretativas que brinda el fallo que analizamos, tampoco resulta del texto de la ley de Contrato de Seguro, instituida por la ley 17.418.

En síntesis, en el marco de la legislación vigente en nuestro país, las limitaciones de cobertura establecidas en el contrato de seguro siguen siendo oponibles al tercero damnificado, ello, por carecer de una ley especial. En tal sentido la CSJN sostuvo: “... *Contrariamente a lo sostenido por la cámara ni de obligatoriedad del seguro prevista por la ley ni de su finalidad social puede inferirse que la cláusula del contrato que limita la cobertura sea inoponible al damnificado*”²⁶.

Siendo tal premisa lógica válida, solo puede concluirse que corresponde al Poder Legislativo de la Nación y no a los jueces, la facultad de conformar un seguro obligatorio de responsabilidad civil para automotores, en el que, la propia ley sea la que disponga -entre otras cosas- que no puedan ser opuestas, al tercero damnificado, las limitaciones técnicas, financiera o contractuales del contrato de seguro.

Así lo recordó el último fallo de la CSJN al afirmar que: “... *en virtud del principio de separación de poderes que consagra nuestra organización constitucional, no es de competencia de los jueces determinar el modo de realización de los fines de una determinada institución jurídica, ya que esta atribución es propia de los poderes políticos. El control judicial debe quedar ceñido, en lo sustancial, a que el ejercicio de las potestades de los restantes poderes del Estado se mantenga dentro de los límites de la garantía de la razonabilidad y no avance sobre prohibiciones específicas contenidas en la Constitución o, en su caso, en las leyes. Ello es así, en razón de que no corresponde a Los tribunales juzgar el acierto o conveniencia del medio arbitrado por dichos poderes, en el ámbito propio de sus atribuciones, para alcanzar el fin propuesto (Fallos: 317:126; 324:3345; 325:645, entre otros)*”²⁷.

Por fin la Corte puntualizó: “... *Es cierto, como ya se sugirió, que en los casos en que el responsable causal, por cualquier razón que fuera, no compense el daño que causó, el límite de cobertura que establezca la póliza seguramente implicará que parte de dicho daño deberá ser soportado por la víctima. Pero el mero hecho de que la víctima cargue con un daño que otro le causó, circunstancia lamentable por cierto, no justifica por sí solo que los jueces hagan inoponible a la víctima el límite de cobertura, que consistente con la regulación*

transporte de personas y que de tal modo podían contribuir, como efectivamente ocurrió, al resultado dañoso cuya reparación reclaman” (causa "Buffoni" -Fallos: 337:329).

²⁶ Primer párrafo del Considerando 6º del voto del ministro de la CSJN, Dr. CARLOS FERNANDO ROSENKRANTZ, expuesto en el Acuerdo: FAL CSJ 678/2013 (49-F), en in re: “Flores, Lorena Romina c/ Giménez, Marcelino Osvaldo y otro s/ daños y perjuicios (acc. trán. c/ les. o muerte)” – Cita Microjuris: MJ-JU-M-104880-AR | MJJ104880 | MJJ104880 – ídem: Citar: elDial.com - AA9F55; Publicado el 08/06/2017

²⁷ Del voto del ministro de la CSJN, Dr. CARLOS FERNANDO ROSENKRANTZ, expuesto en el Acuerdo: FAL CSJ 678/2013 (49-F), en in re: “Flores, Lorena Romina c/ Giménez, Marcelino Osvaldo y otro s/ daños y perjuicios (acc. trán. c/ les. o muerte)” – Cita Microjuris: MJ-JU-M-104880-AR | MJJ104880 | MJJ104880 – ídem: Citar: elDial.com - AA9F55; Publicado el 08/06/2017

pertinente, ha sido acordado entre asegurado y aseguradora. Nada obsta, por cierto, a que otros poderes del Estado decidan seguir ese camino y, sobre la base de las consideraciones sistémicas pertinentes -incluyendo aquellas de carácter valorativo respecto de la priorización de diferentes objetivos sociales que se consideren valiosos- adopten las regulaciones que estimen convenientes²⁸.

Esta doctrina de la Corte Suprema tiene su fundamento constitucional en la división de poderes que importa la existencia de una República Democrática. En tal sentido, nos recuerda el Dr. Segundo V. Linares Quintana que: *“Evidentemente, el poder judicial excedería su ámbito específico y constitucional si entrara a juzgar los propósitos o motivos que pudieran haber inspirado al legislador en la aprobación de las leyes, materia que está comprendida en el campo de la política legislativa. Como hemos visto, los tribunales en manera alguna pueden formular valoraciones acerca de la bondad o inconveniencia, la justicia o la injusticia, la oportunidad o inoportunidad de los actos legislativos, y, por más que posean la firme convicción de que la ley es inconveniente o injusta o inoportuna, están obligados a aplicarla. Así lo exige el principio fundamental de la división de los poderes de gobierno. Si los jueces penetran en el terreno vedado de la prudencia política, no habría razón para que, análogamente, el poder legislativo, por su parte, no pudiera incursionar en la órbita jurisdiccional, con la consiguiente desaparición de la limitación de los departamentos gubernativos y, como consecuencia, de la libertad. .²⁹”*

Como lo señalábamos en un trabajo anterior³⁰, es la preminencia que otorga la lógica jurídica que se inspira en la filosofía del *“Positivismo Jurídico”*³¹, vale decir, se objetiva exclusivamente, la existencia de las leyes especiales, a través de las cuales se admite la oponibilidad de la franquicia estipulada en la póliza y del límite máximo de responsabilidad del asegurador (expresado en una suma de dinero), al tercero damnificado, con independencia de que ello pueda gustarnos o no, de lo moral o éticamente esperable, o de lo que pueda ser calificado como socialmente injusto³². De eso se ocupa el legislador.

²⁸ El destacado en negrita me pertenece. Del voto del ministro de la CSJN, Dr. CARLOS FERNANDO ROSENKRANTZ, expuesto en el Acuerdo: FAL CSJ 678/2013 (49-F), en in re: “Flores, Lorena Romina c/ Giménez, Marcelino Osvaldo y otro s/ daños y perjuicios (acc. trán. c/ les. o muerte)” – Cita Microjuris: MJ-JU-M-104880-AR | MJJ104880 | MJJ104880 – ídem: Citar: elDial.com - AA9F55; Publicado el 08/06/2017

²⁹ Tratado de la Ciencia del Derecho Constitucional; t. 3, pág. 521 y 527; editorial Plus Ultra.-

³⁰ Ver nuestro trabajo: ¡AVE BUFFONI !: Oponibilidad de la exclusión de cobertura al Tercero Damnificado – Exceso de Personas Transportadas, publicado en **El Seguro en Acción**, edición del 2 Junio de 2017.-

³¹ El iuspositivismo o positivismo jurídico es una corriente de pensamiento jurídico, que considera el conjunto de normas válidas evitando cualquier tipo de interpretación moral o de valores. La disciplina que lo estudia es la teoría general del derecho, que se encarga de la dimensión normativa dentro del tridimensionalismo jurídico (norma, hecho y valor). Le da igual lo justo o injusto de la aplicación de una norma: el jurista simplemente se limita a acatar lo dictado por ella misma. No existe una definición universalmente aceptada de iuspositivismo. Sin embargo, sus diferentes versiones tienen en común un planteamiento antimetafísico, defendiendo que el objeto de estudio de la ciencia jurídica es, exclusivamente, el derecho positivo, y que éste tiene, en su origen y desarrollo, una relación directa con determinados fenómenos sociales.

El iuspositivismo entiende que derecho y moral son distintos. Dado que el derecho existe con independencia de su correspondencia o no con una u otra concepción moral. Una norma jurídica puede existir independientemente de una fundamentación moral; en todo caso, puede ésta afectar su eficacia o legitimidad, más eso es una cuestión distinta. Una ley puede ser justa o injusta, aunque lo deseable sea lo primero. Pero una ley inmoral no deja por ello de ser ley.

³² Como lo señala un viejo adagio latino: UBI LEX NON DISTINUIT, NEC NOSTRUM EST DISTINGUERE; Donde la ley no distingue, tampoco nosotros debemos distinguir.

Para resolver esta cuestión, los jueces -a mi criterio, en una simplificación inadmisibles del problema- han optado por recurrir a la ley de Defensa del Consumidor y del Usuario (ley 24.240 y 26.361), provocando tensiones inesperadas y arbitrarias con el Orden Jurídico Constitucional.

(*) El Dr. Amadeo Eduardo Traverso, es abogado, graduado en la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad de Buenos Aires, en 1974. Se especializó en seguros y reaseguros, con una extensa experiencia profesional adquirida en el desempeño de diversas funciones directamente relacionadas con estas materias. Es asesor de importantes aseguradoras y reaseguradoras del mercado local. Durante un período de diez años, actuó como Presidente de la Cámara de Aseguradores de Accidentes del Trabajo y como Asesor Legal de la Asociación Argentina de Compañías de Seguros. Es Miembro de la Asociación Iberoamericana de Derecho de Seguros (AIDA), y también de la Academia Nacional de Ciencias de Buenos Aires, por el período 1992/1994, en la especialidad Legislación Laboral. Participó en calidad de disertante en numerosos cursos de postgrado, en materias tales como "Accidentes de Tránsito", "Seguros Patrimoniales", "Riesgos del Trabajo" "Transportes", etc. Actualmente es socio titular del estudio "Espósito & Traverso, Abogados.