

## **+590 fallos de la CSJN. El Seguro Obligatorio Automotor. Una Historia de desencuentros y frustraciones.**

Por el Dr. Amadeo Eduardo Traverso.

### **Introducción. El Plenario Obarrio. La Doctrina de la CSJN. El valor de los precedentes de la CSJN. El Planteo del Problema. Análisis del art. 68 de la ley 24.449. Qué decidió la CSJN. Para Concluir.**

#### **Introducción.**

El 23/11/2017 se realizó la “Jornada Temas de Derecho de Seguros”, organizado por el “Colegio de Abogados de la Ciudad de Buenos Aires”, AIDA – Asociación Internacional de Derecho de Seguros, rama argentina- y la “Universidad Católica Argentina (UCA), en la que se trató, entre otros, el tema *“El Seguro de Responsabilidad Civil: Límites a la Indemnización. Una ley de Seguro Obligatorio ¿Soluciona la cuestión?”*

Me tocó exponer sobre este tema. A continuación, una síntesis de lo allí tratado.

#### **El Plenario Obarrio.**

En el ámbito de la ciudad autónoma de Buenos Aires -aunque también ocurre con juzgados y/o tribunales de otras jurisdicciones- se registra un lamentable desencuentro en la doctrina judicial en materia de seguro obligatorio automotor (SOA). La cuestión no resulta baladí ya que ha enfrentado a las Salas que integran a la Cámara Nacional en lo Civil con los precedentes dictados por la Corte Suprema de Justicia de la Nación en la misma materia.

Aunque este conflicto nace antes, partiremos de la doctrina sentada a partir del 13/12/2006, por las Salas de la Cámara Nacional en lo Civil, en pleno, en cuanto asentaron la doctrina obligatorio siguiente: *“En los contratos de seguro de responsabilidad civil de vehículos automotores destinados al transporte público de pasajeros, la franquicia como límite de cobertura -fijada en forma obligatoria por la autoridad de control de la actividad aseguradora conforme la Resolución N° 25.429/97- no es oponible al damnificado (sea transportado o no)”<sup>1</sup>.*

Su fundamento normativo se encuentra en lo que dispone el art. 68 de la Ley de Tránsito 24.449, el cual establece:

- El art. 68 de la ley 24.449 (Ley Nacional de Tránsito), sancionada el 23 de diciembre de 1994 y publicada el 10 de febrero de 1995, establece 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

---

<sup>1</sup> Citar: elDial.com - AA3A6C - Publicado el 18/12/2006

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 aquella 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.

Su fundamento jurídico puede ser sintetizado conforme a lo siguiente:

- La franquicia o descubierto a cargo del asegurado desvirtuaría la obligatoriedad del seguro de responsabilidad que exige la ley 24.449;
- No se cumple con la manda legal de mantener indemne al asegurado, sino que, además, desvanece la garantía de una efectiva percepción de la indemnización por daños ocasionados a las víctimas, constituyendo una violación implícita de la finalidad económico-jurídica de tal contratación. Por eso, tal resolución bien podría ser tachada de inconstitucional, si se la pretendiese aplicar contrariando la ley.
- Es posible sostener la inoponibilidad por diversos rumbos del razonamiento: sea por reputar que la cláusula de la póliza vulnera los límites impuestos por el art. 953 del Cód. Civil, o porque es abusiva en los términos del art. 1071 del mismo Código e incluso, si se juzgan aplicables al caso las disposiciones que regulan la protección del consumidor (arg. arts. 1), 2) y concordantes de la ley 24.240), porque deben tenerse por no convenidas las estipulaciones que desnaturalicen las obligaciones o limiten la responsabilidad por daños (art. 37, inc. 1), ley citada).
- Lo que está en juego, es la irrazonabilidad del descubierto.

Con posterioridad, esta doctrina plenaria se extendió a los SOA para automotores particulares. Seguidamente fue utilizada para justificar la no oponibilidad de ciertas exclusiones de cobertura y los límites máximos de responsabilidad del asegurador expresados a través de la suma asegurada.

### **La Doctrina de la CSJN**

Sin embargo, contra la doctrina plenaria reseñada precedentemente, se alzaron las aseguradoras quienes en ejercicio del derecho a la legítima defensa, llevaron cada caso ante el máximo Tribunal de la República.

Fue así como la CSJN fijó una posición contraria a la doctrina sentada en el plenario Obarrio. Sus fallos emblemáticos son: "**Nieto**", "**Villarreal**" y "**Cuello**" (Fallos:

329:3054 y 3488; 331:379 y 330:3483) y en las causas "Obarrio, y CSJ 327/2007 (43-G) "Gauna, Agustin; Fallos: 334:35 - ARDILES FELICIANA HAYDEE; Fallos: 337:329, Buffoni, Osvaldo Omar; Fallos: 338:1252 - Fernández, Gustavo Gabriel; Fallos: 338:1299 - Buján, Juan Pablo: y Fallos: 340:765 Flores, Lorena Romina.

No obstante, los fallos de la CSJN publicados en esta materia, son más de 590<sup>2</sup>. Allí se tratan tanto las cuestiones vinculadas a la franquicia o descubierto obligatorio puesto a cargo del asegurado en el transporte público automotor, como los vinculados al límite máximo de responsabilidad del asegurador en los seguros de RC o a ciertas exclusiones de cobertura, como la relacionada al exceso de personas transportadas en la caja de un automotor.

### **El valor de los precedentes de la CSJN**

Debemos ahora recordar algunos principios esenciales de nuestra organización política. La Seguridad jurídica y el más amplio respeto a los derechos y garantías que asisten a cada ciudadano, conforme a nuestra Carta Magna, exigen el necesario cumplimiento de la ley, máxima elemental que nace de la división de los poderes en el marco de una República Democrática.

El Dr. Germán Bidart Campos enseñaba que, “... *la supremacía constitucional supone una gradación jerárquica del orden jurídico derivado, que se escalona en planos distintos. Los más altos subordinan a los inferiores, y todo el conjunto se debe subordinar a la constitución. Cuando esa relación se rompe, hay un vicio o defecto, que llamamos “inconstitucionalidad” o “anti-constitucionalidad ...”*”.

Más adelante el mismo autor, señalaba que: “... *la interpretación judicial que de la constitución hace la Corte Suprema en sus sentencias cuando aplica normas, tiene el mismo rango de la constitución interpretada. Decimos que, em el derecho constitucional material, se trata de la constitución “más” la interpretación que de ella hace el derecho judicial de la Corte. Este “más” implica componer una unidad con la sumatoria. [...] Puede -por ejemplo- afirmarse que el derecho judicial participa de la misma supremacía de la constitución a la que interpreta y aplica; que ningún tribunal en sede interna puede declarar inconstitucional la interpretación constitucional de la Corte; que las leyes no pueden prescindir de ella o violarla [...]; que los tribunales inferiores [...] tienen que prestar seguimiento a la misma interpretación constitucional; etc* <sup>3</sup>”.

Finalmente agregaba: “... *creemos que cuando la Corte interpreta la constitución y cuando ejerce control de constitucionalidad, los demás tribunales federales y provinciales deben acatar las normas generales que surgen de su jurisprudencia (como*

---

<sup>2</sup> Se puede verificar la información a través de la consulta de la página web del Poder Judicial de la Nación, ingresando a la solapa “Corte Suprema de Justicia de la Nación”, abriendo luego la solapa “Decisiones Judiciales” y dentro de ella, la correspondiente a “Sentencia de la CSJN”, “Fallos completos desde 1994 a 2017”.

<sup>3</sup> ) “... *los jueces deben conformar sus resoluciones a las decisiones que en los casos análogos dicte este tribunal haciendo jurisprudencia. Si bien las sentencias de la Corte Suprema de Justicia de la Nación sólo deciden en los procesos concretos que le son sometido y sus fallos no resultan obligatorios para casos análogos, los jueces inferiores tienen el deber de conformar sus decisiones a aquellas, por cuanto por disposición de la Constitución Nacional, dicho Tribunal tiene autoridad definitiva para la Justicia de la República”*. (C.S.J.N. octubre 26-1989) ED 136-453, con nota de Germán J. Bidart Campos.

*derecho judicial vigente por su ejemplaridad) cuando fallan casos similares. Aplicamos así el adagio que dice: “La constitución es lo que la Corte dice que es”<sup>4</sup> (11).*

Once años y más de 590 fallos dictados por la CSJN no solo ponen de manifiesto la existencia de un conflicto con la CNCiv., no resuelto, sino la existencia de un grave problema institucional que afecta al régimen democrático de gobierno. No se explica cómo es posible que esta cuestión no esté resuelta a través del dictado de una ley y menos aún, la desconsideración por parte de los tribunales inferiores a tan larga existencia de precedentes emanados del máximo Tribunal de la República.

### **El planteo del Problema.**

La pregunta que debemos formularnos es ¿cuál ha sido la razón para que este conflicto se extienda por más de once años?

Para responder a este interrogante nos parece oportuno partir de una comparación entre el SOA que fue consagrado por el art. 68 de la ley Federal de Tránsito y lo que ocurre con los antecedentes legislativos con los que contamos.

En nuestro país, numerosos fueron los proyectos de ley para establecer un Seguro Obligatorio para automotores. Entre ellos se encuentran el que fue preparado por la Comisión Redactora de la ley de Contrato de Seguro, que fuera aprobado sin incluir a aquél. Luego fue el proyecto de 1972, cuyos redactores fueron los Dres. I. Halperín, R. Stiglitz y JCF Morandi. Posteriormente, el proyecto del año 1975 del Dr. Morandi; el del año 1959 de los Dres. Vanossi - Morandi y tantos otros.

Ellos tenían varios puntos en común. Por lo pronto, consideraron necesario el dictado de una ley especial para instrumentar de un modo socialmente solidario, un sistema legal pensado en la protección de las víctimas de un accidente de tránsito asegurando su derecho a la percepción de una indemnización rápida e inmediata, aun a costa de una limitación cuantitativa de la responsabilidad expresada en indemnizaciones tarifadas.

Todos ellos estaban referidos a un sistema de responsabilidad civil agravado, basado en una responsabilidad objetiva, limitando las exclusiones de cobertura al supuesto de dolo del damnificado y/o caso fortuito o fuerza mayor ajeno a la circulación de los automotores.

Tenían en común, no exponer al damnificado de un accidente de tránsito a los avatares de las defensas oponibles por el asegurador a su asegurado, autor del hecho y al tercero damnificado y facilitar el acceso a la indemnización a la víctima en el supuesto en que no se conozca al autor responsable del daño o no sea posible conocer a su asegurador por no haber contratado la cobertura obligatoria del seguro o se haya producido la insolvencia de la entidad aseguradora.

Además, tenían en común la generación de los recursos procesales necesarios para lograr la inmediatez en el pago de las indemnizaciones y en el otorgamiento de las prestaciones médicas, farmacéuticas y sanitarias y de los gastos funerarios, fijando

---

<sup>4</sup> Manual de la Constitución Reformada, Tomo I, págs..334/5; 352/3; y, 362/3; Editorial Ediar, enero de 1998.

procedimientos amistosos de solución de controversias y vías ejecutivos para el cobro del crédito.

Otro aspecto que los caracteriza fue la creación de un fondo de garantía administrado por una entidad autárquica, destinado a establecer las primas técnicas uniformes y necesarias para cubrir las indemnizaciones que serían pagadas a las víctimas en los supuestos previstos por la ley de no seguro, etc.

En la legislación comparada encontramos el ejemplo español. Allí fue dictada la ley del SOA en el año 1962. Ya en su exposición de motivos se hace constar que la ley tiene por finalidad **la protección de los derechos de las víctimas** y en su cuerpo normativo consta la declaración que sus disposiciones son de orden público. Esta ley fue actualizada, en el marco de la CEE, parlo cual fue dictada la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la circulación de vehículos a motor. 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 base de la edad del individuo, extendiendo incluso el pago a las consecuencias del lucro cesante ocasionado a causa del accidente<sup>5</sup>.

Queda en claro entonces la consagración del SOA requiere de un Instituto legal complejo, organizado y orientado a la protección de las víctimas, por propia manda legal dispuesta por decisión del Poder Legislativo.

#### **Análisis del art. 68 ley 24.449.**

Compartimos la idea de que el Derecho, como ordenamiento social justo, debe privilegiar las ideas contemporáneas que giran en derredor de un criterio solidarista que tiende a posibilitar la realización individual en el contexto social.

Sin embargo, más allá de compartir tal principio, debemos reconocer que, de acuerdo a nuestro orden constitucional, para hacer realidad al mismo es necesario que sea expresamente consagrado por una ley.

De los 97 artículos que integran la ley de tránsito, solo uno es dedicado al seguro obligatorio. El artículo en cuestión resulta impreciso, ambiguo e insuficiente. Veamos:

- No aclara a qué especie de seguro se refiere ya que, aunque puede deducirse que se encuentra referido a un seguro de responsabilidad civil por el uso de automotores, bien podría haberse referido a un seguro de accidentes personales cuya cobertura se dispararía al reconocer al accidente de tránsito como causa de la lesión y/o fallecimiento del damnificado.
- Omite establecer si está referido a un seguro que cubra los daños y perjuicios por lesiones y/o muerte de terceros o, si se extiende también a los daños a las cosas de terceros;

---

<sup>5</sup> Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, TEXTO CONSOLIDADO, Última modificación: 23 de septiembre de 2015.

- Omite establecer si la cobertura tendrá o no límites, si se podrá oponer el deducible y/o franquicia pactada y en su caso, cuáles serían estos.
- Delega en la SSN los alcances del seguro que, por no estar fijados por la ley, quedan sujetos a los márgenes legales de discrecionalidad del organismo, en el marco de la ley 20.091 y la ley 17.418;
- Es obligatorio, pero es no forzoso, ya que el asegurador puede rechazar la cobertura del seguro. Vale decir, no está determinado quién deberá otorgar la cobertura<sup>6</sup>;
- No establece quién indemniza -por no contemplarlo la norma- los casos en que el daño es ocasionado por un autor desconocido y/o es desconocido su asegurador;
- Tampoco cuando el daño es ocasionado por un autor no asegurado;
- Ni los supuestos en que el daño no es reparado por insolvencia del asegurador;
- No establece que defensas podrán ser oponibles por el asegurador y cuáles no lo serán;
- No establece a quienes no alcanza la cobertura del seguro obligatorio, por ej. las lesiones y/o fallecimiento del conductor culpable del accidente; los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares el tomador, el asegurado, el propietario o el conductor, así como los del cónyuge o los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores; los daños con motivo de la circulación del vehículo causante, si hubiera sido robado;
- La ley no establece entre sus fines -ni en la exposición de motivos, ni en su cuerpo normativo- que el seguro ha sido creado para la protección de la víctima;
- Tampoco establece que sus normas son de orden público;
- No otorga a la víctima, una acción directa, autónoma, contra el asegurador del responsable;
- No establece la inmediatez de las prestaciones médicas, farmacéuticas y sanitarias, ni quienes deberán otorgar estas coberturas;
- No establece qué procedimiento expeditivo podrá seguir la víctima y/o sus derechohabientes, sea este amistoso o judicial, para lograr la satisfacción de su crédito y/o el otorgamiento de las prestaciones médicas, farmacéuticas y sanitarias;
- No precisa quién definirá las condiciones técnicas del seguro, en particular, la prima que será necesaria para cubrir todas las contingencias no definidas pero comunes en un seguro obligatorio;
- No fija quién pagará las indemnizaciones y con qué fondos se contará para ello;

Con tantas falencias, nada indicaría que el seguro obligatorio de la ley 24.449 este contemplado como un seguro en protección de las víctimas, ya que ninguna ley de seguro de responsabilidad civil por el uso de automotores se permitiría baches legislativos tan esenciales. Más bien, por su inserción en una ley de tránsito y por

---

<sup>6</sup> En el Régimen Legal de Riesgos del Trabajo, ley 24.557, en el art. 27, ap. 2, se establece que: “2. La ART no podrá rechazar la afiliación de ningún empleador incluido en su ámbito de actuación.”

limitar su mención a un solo artículo, daría la impresión que está concebido como una infracción de tránsito más que como un SOA.

### Qué decidió la CSJN

La realidad descripta, en cuanto a las graves falencias que el sistema exhibe, no pasó inadvertida para el Máximo Tribunal.

Sostuvo la CSJN

- Rechaza la inconstitucionalidad de las resoluciones dictadas por la SSN por la delegación legislativa del art. 68 de la ley 24.449
- En los supuestos de contratos de seguro del transporte público automotor el criterio **es la oponibilidad de las cláusulas contractuales**, y no obsta a ello la modificación introducida por la ley 26.361 a la Ley de Defensa del Consumidor puesto que una ley general posterior no deroga ni modifica, implícita o tácitamente, la ley especial anterior.
- Rescata los principios constitucionales que dan lugar al principio de libertad de contratación -libre elección de con quién contrato y libre determinación del contenido del contrato (art. 958 CCyC), el principio de la relatividad del contrato por el cual quedan excluidos del mismo, los terceros (arts. 1021 a 1024 CCyC) y el que establece que los derechos y obligaciones establecidos en el contrato integran el derecho de propiedad consagrado ahora por el art.965 CCyC);
- La obligación del asegurador de reparar el daño tiene naturaleza meramente "contractual", y si su finalidad es indemnizar al asegurado de los perjuicios sufridos por la producción del riesgo asegurado, su origen no es el daño sino el contrato de seguro, por lo que la pretensión de que la aseguradora se haga cargo del pago de la indemnización "más allá de las limitaciones cuantitativas establecidas en el contrato" carece de fuente jurídica que la justifique
- Ni de la 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
- Del tenor literal del art. 68 de la ley 24.449 no surge que la cobertura deba ser integral, irrestricta o ilimitada, ya que la norma dispone la obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil para poder circular en un vehículo automotor pero en modo alguno determina cuál debe ser la extensión de la responsabilidad de la aseguradora
- 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.

Frente a esta llamativa reiteración de la doctrina judicial por parte de la CSJN es interesante también tener en cuenta su proyección sobre el nuevo Código Civil y Comercial de la Nación, en cuanto a las limitaciones cuantitativas se refiere, pues la Comisión Redactora, al exponer sus fundamentos, dijo: “...*Uno de los aspectos más controvertidos de la regulación propuesta por el Proyecto de 1998 en materia de daño fue la existencia de limitaciones cuantitativas (artículo 1634)*”.

*“Para aclarar este punto conviene hacer algunas precisiones: a) la indemnización del daño nunca es integral, porque no coincide el daño “real” con el “jurídico”. Si hay algo que pueda ser denominado “real”, comprende muchos aspectos que para el legitimado del derecho son importantes, pero el sistema jurídico excluye. Por ejemplo, hay un régimen de causalidad que no cubre todas las consecuencias, sino sólo las previsibles porque hay que valorar la posición del agente. También hay limitaciones difíciles de superar, como ocurre, por ejemplo, con la indemnización dineraria que nunca puede conformar la desaparición de un ser querido; b) la indemnización, a su vez, tiene relación con los distintos subsistemas en los que se aplica y hay numerosos supuestos en los que hay límites en el derecho vigente. Además, muchos de ellos provienen de convenios internacionales, como ocurre, por ejemplo, en materia de transporte aéreo; c) en otros casos, hay diferentes modos de solucionar un mismo problema, como sucede con los accidentes de la circulación: unos países lo incluyen en la seguridad social, otros lo cubren con el seguro de primera persona, otros lo regulan mediante la responsabilidad civil, la mayoría con límites en la cobertura”.*

*“Frente a toda esa variedad y, teniendo en cuenta la tradición argentina en la materia, se ha decidido consagrar, como principio general, la reparación plena. Como todo principio, debe lograrse su satisfacción en la mayor medida posible, lo que no es incompatible con que, en situaciones delimitadas, pueda armonizarse con otros principios y establecerse una limitación por medio de leyes especiales”<sup>7</sup>.*

Como ha sido dicho, la Ley 17.418 -como lo sería una ley sobre el SOA- es una ley especial y como tal compatible con limitaciones cuantitativas, en el sentido expuesto por la Comisión Redactora del Código.

### **Para Concluir.**

No hay nada que explique la prolongación de un conflicto como el reseñado por once largos y penosos años. No hay nada que explique la vehemente defensa de los derechos de las víctimas, sin una ley que lo consagre ni que existan situaciones en las que, a pesar de la vehemencia con que se defienden estos derechos, no explique dónde están esas protecciones cuando se ignora quién es el responsable o el autor del ilícito; cuando no se contrató el seguro o, cuando el asegurador se encuentra en imposibilidad jurídica o económica de hacer frente al daño.

No hay nada que explique, el apartamiento de los fallos de la CSJN, dado el tipo y naturaleza del Sistema de Gobierno que se instrumentó a través de la Carta Magna con la división de los poderes como máximo galardón de la libertad.

Como también lo ensañaba 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*

---

<sup>7</sup> Código Civil y Comercial de la Nación, Ley 26.994, Documentación Complementaria, Fundamentos del Anteproyecto de Código Civil y Comercial de la Nación, pág. 715, editorial elDial.com; Biblioteca Jurídica Online30/06/2015; citado en el trabajo del Dr. Amadeo Traverso, , “LA MEDIDA DEL SEGURO EN LA COBERTURA DEL RIESGO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR Y LA CANCIÓN DEL PIRATA”; Citar: elDial.com - DC21E7; Publicado el 22/09/2016 y Publicado el 04/08/2016, en “EL SEGURO EN ACCIÓN”, bajo la dirección del Sr. Raúl Carreira, publicación digital de @Contacto – Asegurado.

*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<sup>8</sup>”.*

Si hay algo de lo que debemos estar seguros es que esta situación debe concluir y que para ello será necesario el dictado de una ley integral del SOA.

---

<sup>8</sup> Tratado de la Ciencia del Derecho Constitucional; t. 3, pág. 521 y 527; editorial Plus Ultra.