

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
CARRERA DE DERECHO**



TESIS DE GRADO

**“NECESIDAD DE CREAR UN SEGURO OBLIGATORIO
PARA CUBRIR LOS DAÑOS MATERIALES
DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**

Tesis para optar al grado de Licenciatura en Derecho

Postulante: MARÍA CRISTINA UGARTE CONDE

Tutor: DR. IVAN CAMPERO VILLALBA

La Paz – Bolivia
2009

No es lo que has hecho sino lo que no has hecho lo que te causa congoja al caer el sol. La tierna palabra olvidada, la carta que no escribiste, las flores que no enviaste, son fantasmas en la noche. La piedra que no apartaste del camino de tu hermano; el consejo alentador que no te atreviste a dar; esa caricia afectuosa, esa palabra amorosa en la que nunca pensaste sumido en tus propias cuitas. No es lo que has hecho sino lo que no has hecho lo que te causa congoja al caer el sol.

Margaret E. Sangster

DEDICATORIA

A DIOS:

La esencia de mi existencia y la razón de mis actos, porque por su gracia soy lo que soy, por ser el fundamento y soporte espiritual de mi vida.

A MI MAMITA:

Ma. Elena porque es el ser mas bello que Dios me ha regalado, por su amor, confianza, esfuerzo y constante apoyo.

A LA MEMORIA:

De mi siempre amado y recordado abuelito Félix, el que fue mi Padre por sus sabios consejos, cariño y apoyo incondicional.

María Cristina

RECONOCIMIENTOS:

A los docentes de la Universidad Mayor de San Andrés, Facultad de Derecho y Ciencias Políticas, por la formación académica que me brindaron.

A mi Tutor Dr. Iván Campero, por su apoyo y orientación académica.

A todas las personas que de algún u otro modo colaboraron para la realización de la presente tesis.

"NECESIDAD DE CREAR UN SEGURO OBLIGATORIO PARA CUBRIR LOS DAÑOS
MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO"

INDICE

PENSAMIENTO.....	II
DEDICATORIA.....	III
RECONOCIMIENTOS.....	IV
RESUMEN ABSTRACT.....	V
INDICE GENERAL.....	VI
DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	1
ENUNCIADO DEL TÍTULO DEL TEMA.....	2
IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.....	2
PROBLEMATIZACIÓN.....	3
DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS.....	3
Delimitación Temática.....	3
Delimitación Temporal.....	4
FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA TESIS.....	4
OBJETIVOS GENERALES.....	5
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	5
MARCO TEÓRICO.....	6
HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	8
VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	8
Variable Independiente.....	8
Variables Dependiente.....	9
UNIDAD DE ANÁLISIS.....	9
NEXO LÓGICO.....	9
MÉTODOS Y TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
Métodos Generales.....	10
Métodos Específicos.....	10
Técnicas.....	10
INTRODUCCIÓN.....	11
CAPÍTULO I.....	13
MARCO HISTÓRICO.....	13
EVOLUCIÓN DE LOS SEGUROS EN EL TIEMPO.....	13
1.1. ORIGEN DE LOS SEGUROS.....	14
1.1.1. EL SEGURO MARÍTIMO.....	14
1.1.1.1. En la Antigüedad.....	14

1.1.1.2. En el Imperio Romano	16
1.1.1.3. Posterior al Imperio Romano	21
1.1.1.4. Siglos XIII al XVIII.	22
1.1.2 GUILDAS MEDIEVALES COMO INSTITUCIÓN DE ASISTENCIA.....	24
1.2 SEGURO POR LA RESPONSABILIDAD CIVIL	25
1.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS SEGUROS EN BOLIVIA.	26
CAPÍTULO II.....	31
MARCO TEÓRICO	31
PRINCIPIOS GENERALES DE LOS SEGUROS.....	31
2.1 CONCEPTO Y DEFINICIÓN.	32
2.2 NATURALEZA DEL SEGURO.....	33
2.3 CLASIFICACIÓN.....	34
2.3.1 SEGUROS DE INTERÉS.....	35
2.3.1.1 Por el Objeto.....	35
2.3.1.2 Por el Interés Asegurado.....	36
2.3.2 SEGUROS DE PERSONAS.....	36
2.3.2.1 En Sentido Estricto.....	36
2.3.2.2 En Sentido Amplio.....	36
2.3.3 SEGUROS SOCIALES.....	37
2.3.4 SEGUROS PRIVADOS.....	37
2.3.5 SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....	38
2.3.6 SEGUROS OBLIGATORIOS.....	39
2.4 FUNCIONES DEL SEGURO.....	39
2.4.1 DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE LAS PÉRDIDAS.....	39
2.4.2 FIJACIÓN DE TARIFAS.....	40
2.4.3 REDUCCIÓN DE PÉRDIDAS.....	41
2.4.4 INVERSIONES DEL SEGURO.....	42
2.5 RIESGOS ASEGURABLES.....	42
2.6 PLURALIDAD DE SEGUROS.	43
CAPÍTULO III LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y SU RELACIÓN CON LOS SEGUROS.....	45
3.1 EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL.....	46
3.1.1 ORÍGENES.....	46
3.1.2 LA LEY DEL TALIÓN.....	47
3.1.3 LA CONCEPCIÓN ROMANA.	47

3.1.3.1	La Ley de las XII Tablas.....	48
3.1.3.2	La Ley Aquilia de Danno.....	49
3.1.4	EL DERECHO FRANCÉS.....	50
3.2	LA RESPONSABILIDAD CIVIL.....	50
3.2.1	CONCEPTO Y DEFINICIÓN.....	50
3.2.2	ELEMENTOS CONSTITUTIVOS.....	52
3.2.2.1	El Hecho Material.....	53
3.2.2.2	El Daño.....	53
a)	El Daño Patrimonial.	54
b)	El Daño Futuro.	56
3.2.2.3	La Culpa.....	56
3.2.2.4	La Relación de la Causalidad.....	56
3.2.2.5	La Imputabilidad.	57
3.3	RESPONSABILIDAD CIVIL EN SEGUROS.....	57
3.4	CARACTERÍSTICAS DE LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.....	57
3.5	RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCERO	60
	CAPÍTULO IV MARCO JURÍDICO.....	62
4.1	LEGISLACIÓN COMPARADA.....	63
4.1.1	ESPAÑA LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. REAL DECRETO LEGISLATIVO 08/2004.....	63
4.1.2	ARGENTINA - SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN AUTOMOTORES - DECRETO 2254/92.....	67
4.2	LEGISLACIÓN NACIONAL.....	69
4.2.1	CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.....	69
4.2.2	CÓDIGO CIVIL.....	72
4.2.3	CÓDIGO DE COMERCIO.....	76
4.2.4	LEY DE SEGUROS DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA.....	79
4.2.5	CÓDIGO DE TRÁNSITO.....	81
4.2.6	SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT).....	82
	CAPÍTULO V ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE HECHOS DE TRÁNSITO REGISTRADOS EN LA CIUDAD DE LA PAZ.....	85
5.1	ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO.....	86
5.2	DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL EN HECHOS DE TRÁNSITO.....	
5.2.1	GESTIÓN 2000.....	87
5.2.2	GESTIÓN 2001.....	91
5.2.3	GESTIÓN 2002.....	94

5.2.4 GESTIÓN 2003.....	97
5.2.5 GESTIÓN 2004.....	100
5.2.6 GESTIÓN 2005.....	103
5.2.7 GESTIÓN 2006.....	106
5.2.8 Gestión 2007.....	107
CAPÍTULO VI "CREACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO POR DAÑOS MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO".....	108
6.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA-DOCTRINAL.....	109
6.2 FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA.....	111
6.4 ANTEPROYECTO DE LEY "SEGURO OBLIGATORIO PARA CUBRIR LOS DAÑOS MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO".	117
CONCLUSIONES.....	127
RECOMENDACIONES.....	130
BIBLIOGRAFÍA.....	X
ANEXOS.....	XIV

RESUMEN ABSTRACT

Tomando en cuenta la realidad económica y social que afronta nuestro país, la urgencia de contar con la reparación pronta y oportuna de un vehículo como medio no solo de transporte, sino de vida, modo de subsistencia y de fuente laboral se torna imperante; de tal manera, al no poseer un seguro obligatorio por daños materiales en automotores como un respaldo inmediato, se encuentra una clara desprotección a la estabilidad laboral. Los daños materiales de automotores en accidentes de tránsito no pueden ser considerados como un problema de orden particular, al contrario deben ser tratados como un problema de orden social por la frecuencia de estos acontecimientos, a consecuencia del elevado incremento de vehículos en circulación. La víctima de un accidente de tránsito difícilmente puede obtener la indemnización adecuada muchas veces no cuenta con los medios económicos para usar la acción judicial correspondiente, además se debe agregar el tiempo que demoran los juicios hasta llegar a obtener el pago hace que la indemnización no corresponda al valor real del daño ocasionado, mucho mas con la rescisión económica que se vive.

Por lo que surge la necesidad de crear un instrumento suficiente con fuerza legal para prevenir, proteger reparar objetivamente a la víctima del daño material de automotor en un accidente de tránsito, no obliga a los damnificados a realizar trámites onerosos a largo plazo y no pone a cargo del responsable una obligación que corre el riesgo de agobiarlo o impedirle ejercitar el derecho de circular con vehículo, sino es en casos expresamente sancionados por normas legales.

En base a estos argumentos, con la presente tesis de grado se pretende demostrar la urgente necesidad que requiere nuestro ordenamiento legal de crear una disposición práctica, funcional dinámica y justa que obligue al reconocimiento inmediato del daño patrimonial, sin llegar al enfrentamiento contencioso por lo contrario el damnificado recurrirá al Seguro del cual sería indemnizado por el daño sufrido.

Con este instrumento legal, reglamentaremos la circulación de vehículos dentro y fuera del radio urbano a objeto de presionar a los propietarios de vehículos adquirir este seguro como medida preventiva.

DISEÑO DE INVESTIGACIÓN



ENUNCIADO DEL TÍTULO DEL TEMA.

*"NECESIDAD DE CREAR UN SEGURO OBLIGATORIO PARA CUBRIR
LOS DAÑOS MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE
TRÁNSITO"*

IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA.

Si bien nuestra legislación contempla la obligación del resarcimiento ante una acción dolosa o culposa que ocasione un perjuicio, la desprotección jurídica en cuanto a la reparación de los daños de automotores en función a un accidente de tránsito, se torna evidente al no producirse la reparación inmediata de los daños en los vehículos. El afectado se enfrenta a un proceso tedioso en la tramitación del resarcimiento del daño civil, encontrando un sin fin de obstáculos que le impiden dar continuidad a las actividades que desempeña.

Uno de los sectores prioritariamente afectados, está constituido por personas dedicadas al transporte público, en su mayoría asalariadas, que se ven afectadas y perjudicadas en el desarrollo de su trabajo ante la imposibilidad de utilizar sus vehículos siniestrados.

Tomando en cuenta la realidad económica y social que afronta nuestro país, la urgencia de contar con la reparación pronta y oportuna de un vehículo como medio no solo de transporte, sino de vida, modo de subsistencia y de fuente laboral se torna imperante; de tal manera, al no poseer un seguro obligatorio por daños materiales

en automotores como un respaldo inmediato, se encuentra una clara desprotección a la estabilidad laboral.

PROBLEMATIZACIÓN.

¿La inexistencia de un seguro obligatorio por daños materiales en vehículos, provoca una clara desprotección a los ingresos y estabilidad laboral y social de los afectados, por la falta de reparación pronta y oportuna de los vehículos siniestrados?

DELIMITACIÓN DEL TEMA DE LA TESIS.

- Delimitación Temática.

La investigación se circunscribe dentro del área jurídica social, toda vez que la inexistencia de un mecanismo de protección inmediata ante un accidente de tránsito con daños materiales en automotores, se encuentra al margen de una garantía y protección al autotransporte y a la estabilidad laboral y social de los afectados.

- Delimitación Espacial.

En función a la propuesta de creación del Seguro Obligatorio por daños materiales de automotores en accidente de tránsito involucra su cobertura a nivel nacional, la tesis a realizar se enmarcará en la República de Bolivia.

- Delimitación Temporal.

El presente trabajo, contempla una investigación dentro del periodo comprendido entre la gestión de 1998, año en que se promulga la Ley de Seguros de Bolivia N° 1883, al primer semestre del 2007.

FUNDAMENTACIÓN E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA TESIS.

El movilizarse por medio de automotores para realizar diferentes actividades, se constituye en una acción cotidiana dentro de toda sociedad; así mismo, la estabilidad laboral que genera el autotransporte público, se constituye en un parámetro muy importante para el desarrollo económico y social de nuestro país, de tal forma es que el Estado se encuentra en la obligación de garantizar la continuidad de las actividades de los afectados que utilizan automotores como instrumento de trabajo.

El sistema jurídico existente en cuanto a la instauración de un proceso por reparación del daño civil, emplaza mucho tiempo e ineficacia en cuanto a sus resultados, agudizando el problema, ya que si el responsable una vez determinado el monto a pagar por el daño no cuenta con los recursos económicos suficientes, perjudica en un tiempo mayor a la víctima para el desempeño de sus actividades cotidianas.

En esta última década, a pesar de existir disposiciones legales, las diferentes actividades de los afectados y la estabilidad laboral de las personas dedicadas al autotransporte afrontan una clara desprotección jurídica, al no encontrar un mecanismo inmediato de garantía, razón por la cuál surge la necesidad de establecer fundamentos jurídicos y teóricos para buscar su protección, a fin de coadyuvar con la continuidad y estabilidad laboral, así como las diferentes actividades de los afectados.

OBJETIVOS GENERALES.

- Demostrar que ante la inexistencia de un seguro obligatorio por daños materiales en automotores en accidente de tránsito no se da una respuesta inmediata y eficaz al afectado, provocando una clara desprotección en la estabilidad laboral y de diferentes actividades cotidianas, proponiendo por ello, fundamentos teóricos, sociales y jurídicos para garantizar una fuente de ingresos y continuidad en actividades variadas.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS.

- Demostrar la ineficacia real y objetiva ante la instauración de un proceso por resarcimiento de daño civil.
- Describir la situación laboral de personas dedicadas al autotransporte como medio de vida.
- Identificar los factores institucionales que han permitido la desprotección a la estabilidad laboral y a las diferentes

actividades de personas afectadas por daños materiales en automotores en accidentes de tránsito.

- Delimitar las competencias del Organismo Operativo de Tránsito, así como de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.
- Establecer dentro de nuestra legislación la propuesta de protección jurídica.

MARCO TEÓRICO.

La parte histórica como punto de partida, nos dará la referencia exacta para ubicarnos en el origen del Seguro de Responsabilidad Civil; reacción humana frente al daño que nos remonta de alguna manera al origen del mismo Derecho.

Desde el día en que el Estado asume la función de aplicar sanciones represivas castigando a los culpables, se produce una notable transformación del concepto de responsabilidad Penal que produce persigue el castigo del delincuente y por otra la responsabilidad Civil que tiende a resarcir a la víctima del daño sufrido. El proceso para elaborar un instrumento legal no será eficiente mientras no se recurra a los principios teóricos que rigen la materia, para que su aplicación tenga carácter científico y metodológico.

El resarcimiento del daño provocado a otra persona, es una Institución legal consagrada en todas las legislaciones del mundo, el daño en la mayoría de los casos es causado involuntariamente y muchos se producen como efecto del uso de ciertos bienes que por ese sólo hecho (su uso) crean un riesgo, la reparación del daño es onerosa para el causante y a veces irreparable cubrir

tanto por la cuantía del mismo, como porque en la generalidad de los casos el reclamo exige mecanismos legales.

La natural actitud de evadir la culpa o la responsabilidad especialmente por las consecuencias económicas que trae para el causante, estimula a la reticencia, a la fuga o a la insolidaridad y aun al delito cuando el daño proviene de un accidente automovilístico. El fin perseguido para quien contrata un seguro es proteger su patrimonio contra el eventual débito de responsabilidad que importaría una disminución en su activo patrimonial a causa de un hecho del que será responsable, esta disminución en su activo patrimonial a causa de un hecho del que será responsable, esta disminución, constituye el daño eventual que se intenta cubrir, como objetivo esencial del seguro Obligatorio para cubrir los daños materiales de Automotores en accidentes de tránsito.

Por ejemplo el interés asegurable, se refiere a que una persona pueda asegurarse contra todo suceso que le provoque daño o pérdida económica, otro concepto que usare con frecuencia es la indemnización, significa que en casi todos los contratos de seguro se procura que el Asegurado, después de una pérdida quede en la misma situación económica que tenía inmediatamente antes de que ocurriera el suceso asegurado hasta donde sea posible. Por otro lado, la subrogación, consiste en que una persona sustituye a otra en sus derechos y recursos contra un tercero. La prima viene a ser el aporte de cada uno de los Aseguradores, en otros términos es el precio del riesgo.

Para el individuo el riesgo de pérdida económica por un suceso aleatorio es asegurable sobre la base de la incertidumbre pues su circunstancia no le permite establecer como una "conducta" para la amenaza que pesa sobre el, en cambio para el Asegurador, la pérdida económica por un suceso aleatorio es asegurable sobre la base del riesgo, cercano a la certeza como a las

posibilidades o a la ley de los grandes números, en si estos conceptos no darán las directrices para lograr elaborar la estructura y disposición legal que norme y reglamente la circulación de vehículos, cual es el objetivo de esta tesis.

Es necesario recurrir a la teoría de las obligaciones, porque sus efectos se trasunta en los contratos, es decir a partir de estas definiciones nacen las obligaciones para ambas partes, en virtud de aquellas manifestaciones o expresiones de voluntad, que tienen por objeto crear obligaciones para que el contrato de seguro se perfecciones, es necesario pues, que los sujetos expresen o manifiesten su voluntad, quien lo hizo?, porqué lo hizo? Para que lo hizo?, estas teorías dan lugar a la teoría de la causa o causalidad.

HIPÓTESIS DE TRABAJO.

La inexistencia de un seguro obligatorio por daños materiales en accidentes de tránsito, provoca la desprotección jurídica en cuanto a la reparación pronta y eficaz de los daños ocasionados en automotores atentando contra la estabilidad laboral y las actividades cotidianas de los afectados.

VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.

- Variables Independiente.

El no contar con un seguro obligatorio por daños materiales en automotores en accidente de tránsito ha provocado una clara desprotección jurídica a la reparación pronta y eficaz de los daños ocasionados en automotores.

- Variables Dependiente.

La desprotección jurídica en la reparación pronta y eficaz de los daños ocasionados en automotores ha permitido el incremento en la inestabilidad de las actividades laborales y cotidianas de los afectados.

UNIDAD DE ANÁLISIS

La investigación contempla como unidad de análisis a la inexistencia de disposiciones legales de carácter obligatorio que garanticen la estabilidad en las actividades cotidianas de personas dueñas de motorizados.

NEXO LÓGICO.

En función a que el nexo lógico es de causalidad, se establece como tal, el haber “provocado”.

MÉTODOS Y TÉCNICAS DE LA INVESTIGACIÓN.

Siendo que el presente trabajo, se constituye en una investigación según el nivel de conocimientos buscados, es que se contempla como una investigación explicativa, ya que se pretende ir más allá de la descripción de los hechos, dirigiendo la atención a encontrar las causas de los eventos, sus variables y las características que presentan, así como sus interrelaciones.

- Métodos Generales.

Este trabajo se enmarca dentro del nivel de conocimientos buscados, se realizará una investigación descriptiva en base a la especificación de las propiedades importantes del fenómeno que es objeto de estudio; a fin de establecer el efecto provocado por la implementación de un Seguro Obligatorio para cubrir los daños materiales en vehículos en accidentes de tránsito.

- Métodos Específicos.

En base al empleo del método general se aplicará como método específico al dogmático, realizando un análisis normativo en función al derecho positivo nacional y la legislación comparada.

- Técnicas

Las técnicas a utilizarse en la investigación, contemplan el análisis documental en cuanto al fundamento teórico para la aplicación del seguro obligatorio, con el empleo de fichas; así como el análisis estadístico.

INTRODUCCIÓN

Si bien la legislación boliviana contempla la obligación del resarcimiento ante una acción dolosa o culposa que ocasione un perjuicio, la desprotección jurídica en cuanto a la reparación de los daños de automotores en función a un accidente de tránsito, se torna evidente al no producirse la reparación inmediata de los daños en los vehículos.

El afectado se enfrenta a un proceso tedioso en la tramitación del resarcimiento del daño civil, encontrando un sin fin de obstáculos que le impiden dar continuidad a las actividades que desempeña.

Uno de los sectores prioritariamente afectados, está constituido por personas dedicadas al transporte público, en su mayoría asalariadas, que se ven afectadas y perjudicadas en el desarrollo de su trabajo ante la imposibilidad de utilizar sus vehículos siniestrados.

Tomando en cuenta la realidad económica y social que afronta Bolivia, la urgencia de contar con la reparación pronta y oportuna de un vehículo como medio no solo de transporte, sino de vida, modo de subsistencia y de fuente laboral se torna imperante; de tal manera, al no poseer un seguro obligatorio por daños materiales en automotores como un respaldo inmediato, se encuentra una clara desprotección a la estabilidad laboral.

El movilizarse por medio de automotores para realizar diferentes actividades, se constituye en una acción cotidiana dentro de toda sociedad; así mismo, la estabilidad laboral que genera el autotransporte público, se constituye en un parámetro muy importante para el desarrollo económico y social de nuestro Bolivia, de tal forma es que el Estado se encuentra en la obligación de garantizar la continuidad de las actividades de los afectados que utilizan automotores como instrumento de trabajo.

El sistema jurídico existente en cuanto a la instauración de un proceso por reparación del daño civil, emplaza mucho tiempo e ineficacia en cuanto a sus resultados, agudizando el problema, ya que si el responsable una vez determinado el monto a pagar por el daño no cuenta con los recursos económicos suficientes, perjudica en un tiempo mayor a la víctima para el desempeño de sus actividades cotidianas.

CAPÍTULO I

MARCO HISTÓRICO

EVOLUCIÓN DE LOS SEGUROS EN EL TIEMPO

1.1. ORIGEN DE LOS SEGUROS

Las diferentes actividades que se han desarrollado a lo largo de la historia del mundo han establecido códigos de normas y procedimientos, de lo cual no se ha escapado la actividad aseguradora, actividad que se desarrolla desde tiempos de los fenicios en el caso de los seguros marítimos; de los romanos en el caso de los seguros solidarios y recientemente en los seguros de daños: incendio en Inglaterra en el siglo XVII y por último el desarrollo de los seguros de automóviles y otras líneas con la que también ha evolucionado el Instituto del seguro desde hace muchos años.

1.1.1. EL SEGURO MARÍTIMO

1.1.1.1. En la Antigüedad

Diferentes tratadistas establecen que los seguros no fueron considerados dentro del Derecho antiguo, y que sus manifestaciones más representativas se encuentran en el Derecho romano, bajo la forma de las "*fidejussio, indemnitatis*", el "*nauticum faenas*", la "*pecunia*", "*trayectoria*", y otros. (¹)

¹ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 22.

Sin embargo a ello, como primer antecedente de la existencia de los seguros, debe hacerse referencia al Seguro Marítimo, ya que su surgimiento se debe al comercio que se realizaba mediante embarcaciones que surcaban los amplios mares a fin de llegar a otras tierras.

Pese a las ventajas del transporte marítimo sobre el transporte terrestre, este presentaba desde sus orígenes particularidades significativas, tales como su economía, el aislamiento social de la tripulación y principalmente los diferentes riesgos que se generaban.

Estas connotaciones motivaron el nacimiento de especialidades en el campo jurídico; por lo que, para luchar contra la magnitud de los riesgos aparecen figuras tendentes a limitar la responsabilidad del naviero mediante la distribución de los mismos entre las partes que intervienen en la aventura marítima, como: la Avería gruesa, la Fortuna de mar, el Préstamo a la gruesa y el Echazón.

En función al desarrollo del comercio, aumentan los valores en riesgo, tanto del buque como de la mercancía; por lo que los armadores y los comerciantes, necesitan tener la seguridad de que en caso de pérdida, serán resarcidos de la misma, naciendo así el seguro marítimo, que va a ir evolucionando, en todos los aspectos, al mismo tiempo que lo hace el comercio.

El documento legislativo más antiguo que se conoce sobre normas que regulan el transporte marítimo, es el Código de Hamurabi, VI Rey de Babilonia, (2.000 a, A de C), quien lo mandó grabar en un cilindro de piedra. Su contenido regula materias diversas, entre ellas algunas de Derecho Marítimo, como la construcción de naves, Contratos de embarque, Abordajes, etc. (²)

Por otra parte, debe mencionarse al Código Manú, que fue considerado en la India como el más antiguo hasta el descubrimiento del Código de Hamurabi. Su antigüedad se remonta al siglo XIII A. De C., y también es conocido como Manava Dharma, revelado por el Dios Manú en el origen de los tiempos, en su libro VIII contiene preceptos alusivos al transporte marítimo y al flete.(³)

Finalmente se encuentra a la Lex róida, que se extendió rápidamente por casi todo el Mediterráneo, sirviendo posteriormente a Roma y a Bizancio como inspiración en la elaboración de sus respectivas legislaciones marítimas e incluso aplicándose en muchos casos directamente.

1.1.1.2. En el Imperio Romano

Los primeros indicios que se tienen sobre el seguro marítimo, toman como fuente a Tito Livio en su "Historia de Roma", del año 59 A. De C., en la que hace referencia a la II Guerra Púnica del año 215 A. De

² ESCUDERO, José Antonio, "Curso de Historia del Derecho": Fuentes e instituciones Político-Administrativas, ed. Gráficas Solana, Madrid, 1.990, pág. 25.

³ CERAM, C.W., "Dioses Tumbas y Sabios" (14 edición), ed. Destino, Barcelona, 1.972, pág. 45

C., precisamente en España los patricios, que monopolizaban el comercio y por consiguiente eran los encargados de proporcionar vitoallas a las tropas, obligan al Senado de Roma a asegurarles en una cantidad determinada los envíos con destino a España; éste es el motivo por el que algunos autores atribuyen al Derecho Romano la invención del contrato de Seguro, sin embargo, actualmente, se ha desestimado esta teoría, ya que lo que se usaba en el Derecho Romano, era un contrato de carácter aleatorio muy parecido al denominado Préstamo a la Gruesa. (⁴)

El más antiguo antecedente que se tiene respecto al primer fraude en el seguro marítimo, se produce con el Patricio Postumino de Pyrgo, quién cargó buques viejos con objetos de poco valor y los hundió durante la travesía. El fraude se descubrió y la presión del pueblo romano exigió al Senado presentar una moción contra Postumino obligándole a expatriarse.

Al principio en el Derecho del Imperio Romano se confundía el Derecho del tráfico marítimo con las disposiciones sobre el tráfico en general y por eso las normas reguladoras de los temas marítimos se recogían en los Edictos Pretorianos, que no eran sino resoluciones a cuestiones litigiosas de todo tipo examinadas al criterio del Derecho Común.(⁵)

⁴ MULLER, "Historia de Roma de Tito Livio", (Livius XXI, 63, 3-4), Weissemborn, Berlin, 1.977, pág. 76

⁵ DE MARTINO, FRANCESCO, "Historia económica de la Roma antigua" tomo I, ed. Akal, Roma 1.985, pág. 101.

Desde mediados del s. IV, Roma empieza a manifestar su interés por la navegación y por el comercio marítimo. Los tráficos se desarrollaron de forma cada vez mas impetuosa tras las guerras victoriosas sobre Cartago, lo cual se dejó sentir en el plano institucional como demuestra la creación de una nueva magistratura, el "*Praetor Peregrinus*", o también conocido como "*qui ius dicet inter cives et peregrinos*", Magistrado que administraba justicia en los litigios entre ciudadanos romanos y extranjeros.

Asimismo en ese período, se fue formando una nueva categoría del Derecho conocida como el "*Ius Pentium*", cuerpo de normas encaminadas a regular las relaciones que se iban desarrollando entre ciudadanos romanos y extranjeros. Ya en la clase gobernante había corrientes contrarias con respecto al comercio, como demuestran las luchas políticas que se desarrollaron en torno al "*Plebiscito Claudiano*", del año 218. Esa Ley prohibía a los senadores de Roma poseer naves de arqueo superior a 300 ánforas, equivalentes a naves de 8 Tns. La mayoría de los senadores combatió esta ley denodadamente pero fue aprobada con una fuerte oposición del partido democrático, encabezado en esa época por Flaminio. (⁶)

Puede que en la decisión pesara también la ideología tradicional de mantener a la clase gobernante alejada de los riesgos del comercio marítimo más propios de una aristocracia agraria; aunque no todos

⁶ POLYBIUS, "Historiae", ed. Büttner - Wobst, año 1.882 y García Garrido; D.Privado Romano: Instituciones, 4ª ed. Madrid 1.988, pág. 127.

los miembros del orden ecuestre se dedicaban a especulaciones financieras y al comercio, sino que muchos empleaban sus capitales en inversiones más tradicionales, como la agricultura. Sin embargo, la mayoría de los equites se consagraban a los negocios y las finanzas, prohibidos por las rígidas normas de la costumbre y de las leyes. Estos hombres de negocios comienzan a aparecer con la II Guerra Púnica, cuando ciudadanos privados invirtieron dinero en empresas ligadas a las exigencias bélicas. Así ocurrió con la construcción naval en la que se usó un negocio jurídico análogo al "*foenus nauticum*", ya que los constructores de las naves se obligaban a pedir la devolución de la suma solo en el caso de que la empresa se concluyera felizmente. Plutarco atribuyó a Catón la práctica de una actividad mercantil mediante la cual se formaba una sociedad, de al menos 50 personas con otras tantas naves; ésta contrataba un préstamo marítimo, con el objeto de limitar el riesgo a pequeñas partes y no a todo el capital.

Mas adelante, los pretores comienzan a introducir en sus edictos ciertas acciones de carácter exclusivamente marítimos, como la "*Exercitoria Actio*", que era la acción o el derecho que tenían las personas que habían contratado con el "*Magister Navis*" o Capitán para pedir indemnización al "*Exercitore*" o naviero por los daños y perjuicios que aquel les hubiese ocasionado.

También el "*Foenus Nauticum*" o Préstamo a la Gruesa era conocido en el Derecho Romano; por otra parte también se conocían las Leyes Rodias que eran aceptadas en todo el Imperio y se aplicaban como disposiciones complementarias a los Edictos Pretorianos, posteriormente fueron incorporadas a las Leyes del Imperio Romano, siendo observadas siempre que no se opusieran a las Ordenanzas Imperiales. (⁷)

En el último período de la República se elaboró una amplia disciplina de las relaciones marítimas, lo que demuestra el gran desarrollo que tuvo el comercio, como ejemplo podemos citar la "*actio oneris aversi*", descrita por Alfenio Varo, que vive en el último siglo, según la cual se actúa contra el nauta que hubiera obrado con fraude sobre la carga a él confiada.

Tomando en cuenta que en Babilonia, Fenicia y Grecia, existían diferentes formas de seguro difíciles de diferenciar, el origen más cercano de la aparición del seguro se constituye en el "*préstamo a la gruesa ventura*" que fue implementado en Roma; mismo que consistió en el préstamo de dinero realizado a un capitán de buque, que era utilizado para reparaciones, pago de salarios al personal, pago de anticipos a los cargadores; donde en caso de naufragio o de producirse averías, el dinero no sería devuelto, más por el contrario,

⁷ DE MARTINO, Francesco, Op. Cit., pág. 103.

si la embarcación llegaba a destino, el deudor efectuaba un reembolso, más un alto interés que se denominaba "provecho náutico." (⁸)

1.1.1.3. Posterior al Imperio Romano

Cuando se escindió el Imperio Romano, fijándose la corte de Oriente en Constantinopla, El Derecho Marítimo adquirió gran importancia ya que se trataba de dominios rodeados casi totalmente por el mar, se tomó de modelo la Lex Rhodia que en parte fue introducida en el Digesto de Justiniano, donde aparecen reproducidos los preceptos de la Ley Rodhia referentes a la echazón (D. XIV,2,9) conociéndose por ello este fragmento como la "*Lex Rhodia de iactu*".

En el Digesto aparecen normas de Derecho Marítimo diversas, como las procedentes de la Lex Rhodia y otras, de inspiración helénica probablemente, que tratan de las obligaciones del transportista de su responsabilidad, de los hurtos en daño de los cargadores, del naufragio e incluso de normas de carácter público como las referentes al dominio público de la costa, la playa y el Derecho de presa. Posteriormente, también en el Imperio Bizantino, aparece a finales del s. VIII o primeros del IX una compilación de leyes y Jurisprudencia marítimas que por espacio de varios siglos estaría en vigor en el Adriático y en la Italia meridional, se trataba de las llamadas Leyes

⁸ GARAU, Juaneda, Luis, El Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros Causados en Accidentes de Tránsito, pág. 7.

Pseudorrodias, o mas propiamente dichas: Nomos Rhodios Nautikos, procedentes de las disposiciones justinianas, según algunos historiadores, estas leyes Pseudorrodias constituían el Libro LIII del cuerpo legislativo mas importante de la época: Las Basílicas, publicadas por el emperador bizantino Basilio el Macedonio y su hijo.

En occidente, con la caída del Imperio, el Derecho Romano sufrió una grave crisis. El comercio marítimo, por otra parte, apenas traspasaba los límites del cabotaje en los diversos lugares del Mediterráneo y del Atlántico.

1.1.1.4. Siglos XIII al XVIII.

Como consecuencia de la prohibición del Derecho canónico del préstamo a la gruesa, a principios del siglo XIII, el papa Gregorio IX en 1234, consideró que dicho préstamo implicaba usura, por ello para sustituirlo se reemplazó el desembolso inmediato de una cantidad de dinero, por la indemnización que debía recibir el propietario del buque en el caso de que se produjeran daños.

Por otro lado, se ha evidenciado la existencia de documentos de origen italiano, que contemplan al seguro marítimo, donde las disposiciones más importantes fueron: "*Del Puerto de Cagliari*", del

año 1318; los "*Statuti di Colimóla*", del año 1322, y las "*Quitanze Grosse Hana*" del año 1329. (⁹)

Por otro lado, al finalizar el siglo XIV el seguro marítimo estaba ampliamente difundido en las principales ciudades marítimas italianas, que extendieron su práctica a las otras potencias marítimas de la época, especialmente Francia, España, Italia, Portugal e Inglaterra.

Son varias las leyes italianas más antiguas relacionadas con los seguros, donde se encuentran: la Ordenanza Veneciana de 1468, los Estatutos Genoveses de 1478, y el Estatuto de Albenza de 1484. Sin embargo, tal cuál afirman diferentes escritores italianos, el primer cuerpo legislativo relacionado con los seguros se elaboró fuera de Italia, y se encuentra recopilado en cinco ordenanzas emanadas de los magistrados municipales en Barcelona, en los años 1435, 1436, 1458, 1481, 1484. Donde en las mismas aparece por primera vez, el contrato con el nombre que hoy en día tiene y está reglamentado con cierta minuciosidad.

Posteriormente a estas ordenanzas, siguieron el Estatuto de Florencia de 1523, las Ordenanzas de Burgos de 1538, las de Sevilla de 1556, las de Bilbao de 1560, las Ordenanzas de Carlos V de 1549 y Felipe II de 1570 para los Países Bajos; las costumbres de Amberes de 1582, las Ordenanzas de Amsterdam de 1598, las de Midelburg del año 1600 y de Rotterdam de 1604, y el Edicto del rey de las Dos Sicilias en

⁹ Ibidem.

1622. En Francia, el *Guidon de la Mer*, redactado en Rúan en el siglo XVI se ocupó de los seguros. La Ordenanza de la Marina del año 1681 consagra un título a los seguros que fue reproducido casi íntegramente en el Código de Comercio de 1870. (¹⁰)

Por otro lado, dentro del Sistema francés, desde 1970, la pretendida licitud del daño deja de identificarse con los intereses jurídicamente protegidos, siendo que se reconoce el derecho de resarcimiento del daño mediante el seguro, tanto el pecuniario como el moral. A partir de aquí, los presupuestos de la reparación del daño mediato serán los enmarcados en el artículo 1382 del Código Napoleónico, tomando en cuenta además a los daños directos, siempre que el daño sea probado. (¹¹)

1.1.2 GUILDAS MEDIEVALES COMO INSTITUCIÓN DE ASISTENCIA

Posteriormente a la caída del Imperio Romano surgen las "Guildas Medievales", bajo la forma de instituciones de asistencia, caracterizadas porque sus primas no se encontraban en relación con las prestaciones. Los germanos tuvieron también organizaciones que disponían en forma similar de fondos para financiar sepelios, ciertas ceremonias del culto pagano o, en una mayor escala, algunas operaciones militares.

¹⁰ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, Ibidem.

¹¹ <http://64.233.167.104/search?q=cache:YbxN-8T91pwJ:civil.udg.edu/cordoba/com/Moreno2.htm+codigo+napoleonico+seguro&hl=es&ct=clnk&cd=18&gl=bo>

Estas acciones se relacionaban más con un concepto de ayuda mutua que con el contrato de seguros tal como se lo entiende jurídicamente hoy en día. Tal cuál afirman estudiosos del tema, no es hasta finalizar la Edad Media que en algunas ciudades de España y de Italia comenzaron a formalizarse los contratos de seguros similares a los actuales. (¹²)

1.2 SEGURO POR LA RESPONSABILIDAD CIVIL

Esta modalidad de seguro se origina en el resarcimiento del abordaje contemplado por el seguro marítimo. En un inicio su aplicación se vio obstaculizada por el principio de que no hay responsabilidad sin culpa.

Fue en Francia donde se celebraron los primeros contratos a principios del siglo XIX, producto de los transportes realizados por caballos; sin embargo, su desarrollo más efectivo se concretó con la aplicación de los seguros en los accidentes en la industria y el transporte ferroviario. (¹³) Conforme afirman muchos autores con respecto al seguro de responsabilidad civil, ha sido el abordaje.

Luis Garau, haciendo mención a Raúl Varela, habla de un “choque de dos naves en el mar” (¹⁴)

¹² OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 22.

¹³ OMEBA, Ibidem., pág. 23.

¹⁴ GARAU, Juaneda, Luis, Op. Cit., pág. 8, hace mención a VARELA, Raúl, (1941) Los Seguros, Curso de Derecho Comercial.

El concepto de seguro por la responsabilidad civil, se sostenía en el hecho de que el asegurador debe responder por los daños ocasionados por el buque asegurado en caso de abordaje al buque abordado, cuando la naturaleza del abordaje implique responsabilidad para el armador asegurado. Principio que establece que el asegurador responde por todos los daños derivados de los riesgos del mar, sin ninguna exclusión, y que no existiría razón para la exclusión de este riesgo. Donde la aplicación más usual señala el caso en que el asegurado es responsable por un daño causado mediante la actuación culposa de la tripulación o del Capitán. Sin embargo, el abordaje del asegurado es excluido porque el asegurador no responde por el daño ocasionado por dolo. (¹⁵)

1.3 ANTECEDENTES HISTÓRICOS DE LOS SEGUROS EN BOLIVIA.

Considerada como la etapa precursora de la historia del seguro en Bolivia, la misma se inicia a principios de siglo XX, concretamente en el año 1903, cuando aseguradores británicos y europeos crearon agencias en Bolivia.

Los antecedentes formales nacen con el Decreto Supremo de 21 de febrero de 1895, mismo que estableció diferentes disposiciones sobre el establecimiento de Agencias de Seguro en nuestro país. Pese a ello,

¹⁵ Ibidem.

el primer instrumento específico sobre entidades aseguradoras se da con la Ley del 27 de Septiembre de 1904. Hasta el año de 1946 todas las compañías que operaban el seguro privado en Bolivia eran sucursales de compañías inglesas, de tal forma es que a partir de este año es que se observa una etapa de expansión del mercado nacional. (¹⁶)

Las primeras compañías extranjeras que operaban en el país fueron:

CUADRO 1
PRIMERAS COMPAÑÍAS DE SEGUROS EN BOLIVIA

COMPAÑÍA EXTRANJERA	AGENTE DE SEGUROS EN BOLIVIA
The Royal Insurance Co. Limited	Compañía Agencias Unidas
The Liverpool & London &Globe Insurance Co. Limited	Compañía Agencias Unidas
Sun Insurance Office Limited	Mac Donald y Cía.
Norwich Union Fire Insurance Society Limited	Mac Donald y Cía
Guardian Assurance Co. Limited	Gibbs Williamson
Comercial Union Assurance Co. Limited	Gibbs Williamson
The Continental Insurance	Grace y Co

Fuente: <http://www.ababolivia.org/historia1.asp>

El 16 de Abril de 1948, fue fundada en La Paz, la Asociación Boliviana de Aseguradores ABA, y el 23 de Septiembre de 1950 se obtiene el reconocimiento de su personería jurídica mediante Resolución Suprema N° 39977. (¹⁷)

¹⁶ ASOCIACIÓN BOLIVIANA DE ASEGURADORES, ABA, www.ababolivia.org

¹⁷ ASOCIACIÓN BOLIVIANA DE ASEGURADORES, ABA, Ibidem.

Ya en 1952, se establecen once compañías de seguros, de las cuales dos eran bolivianas. En 1955 se incrementó la oferta de seguros en función a una mayor participación nacional, donde se establecieron 13 compañías.

CUADRO 2
COMPAÑÍAS DE SEGUROS EN BOLIVIA
A PARTIR DE 1955

COMPAÑÍA DE SEGUROS
Compañía Boliviana de Seguros Bolívar S.A.
Compañía Nacional Illimani
Royal Insurance Ltda.
The Liverpool & London &Globe Insurance Co. Limited
Norwich Union Fire Insurance Society Limited
Comercial Union Assurance Co. Limited
Compañía Popular de Seguros
The Continental Insurance
Securiti Insurance Co.
Sun Insurance Office Limited
La Neuchateloise
Guardian Assurance Co. Limited
Comercial Union Assurance Co. Limited

Fuente: <http://www.ababolivia.org/historia1.asp>

Entre los años de 1953 y 1978 se autoriza el funcionamiento de otras compañías: La Mercantil, Bolívar, Andes, Unión, Credinform, Argos, La Oriental, Delta, Americana, La Continental, Andina, 1º de Mayo, American Home, y U.S. Fire, estas dos últimas sucursales extranjeras; y la Cooperativa La Cruceña Ltda. De todas estas compañías, las únicas que continúan operando son Credinform desde 1962 y Cruceña

(que ahora es la Compañía de Seguros y Reaseguros Fortaleza S.A.) desde 1978. (¹⁸)

En 1975 por Decreto Ley de 3 de octubre de ese año, se crea la Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros. En 1977 se promulga el Código de Comercio, con un título sobre el "Contrato de Seguro" y otro sobre el "Seguro Marítimo", más las disposiciones del Código Aeronáutico.

El 2 de junio de 1978, se promulga la Ley de Entidades Aseguradoras (LEA), amparada por el Decreto Ley No. 15516. De tal forma, al 1º de enero de 1979 la oferta de seguros en Bolivia se encontraba a cargo de 19 entidades aseguradoras: trece Sociedades Anónimas, cuatro Sucursales Extranjeras y una Cooperativa. (¹⁹)

Posteriormente en 1998 se promulga la Ley de Seguros de Bolivia Nº 1883, donde se establece la creación de seguros obligatorios, mismos que solamente pueden ser impuestos por ley, a fin de proteger la defensa del capital humano en cuanto a la salud de la población, sino también la continuidad de sus medios de subsistencia, y así mismo, se establece la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros como autoridad reguladora de estos servicios financieros.

¹⁸ ASOCIACIÓN BOLIVIANA DE ASEGURADORES, ABA, Ibidem.

¹⁹ Ibidem.

Cuatro años después de la promulgación de la Ley de Seguros de Bolivia, se reglamenta el Art. 36 de la Ley N° 1883, a través del Decreto Supremo N° 25785 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "SOAT", el cuál establece la obligatoriedad para que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República de Bolivia cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y que dicho seguro será indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa en el territorio de la República; y, que el capital asegurado máximo para las eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos.

De tal forma es que en el año 2002, se ve necesario el hacer funcional la apertura que la norma señala en cuanto a los hechos que derivan de un accidente de tránsito; sin embargo hasta hoy solamente se ha considerado a través del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "SOAT" a la cobertura de gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte o incapacidad total permanente a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor.

Es claro entonces, que tomando en cuenta los antecedentes, se debe realizar una proyección hacia el futuro, ya que aprovechando el marco jurídico vigente, debe instaurarse un mecanismo protectorio inmediato para la reparación material de los daños materiales en vehículos en accidentes de tránsito.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

PRINCIPIOS GENERALES DE LOS SEGUROS

2.1 CONCEPTO Y DEFINICIÓN.

(Del lat. *secūrus*). Contrato por el que alguien se obliga mediante el cobro de una prima a indemnizar el daño producido a otra persona, o a satisfacerle un capital, una renta u otras prestaciones convenidas. (²⁰)

Tal cual afirma José Arce, el seguro "...es una actividad esencialmente económica, cuya finalidad es cubrir, la ocurrencia de siniestros individualmente aleatorios, pero estadísticamente mesurables y predecibles para el conjunto..." (²¹)

Por su parte, Manuel Osorio, señala que el seguro significa "...estar libre de peligro, exento de daño, a salvo..." (²²)

La Enciclopedia Omeba, haciendo referencia a Brunetti señala que "... el seguro es el contrato bilateral, autónomo, a título oneroso, por el que una sociedad de seguros, debidamente autorizada para el ejercicio de una empresa, asume, contra el precio de una prima, el riesgo de proporcionar al asegurado una prestación determinada, en capital o renta, para el caso de que en el futuro se produzca un evento determinado contemplado en el contrato...". Y tomando en cuenta a Donati, quién se enmarca en el Código civil italiano, refiere que el seguro es un "...negocio en el que el asegurador, contra el pago u obligación del pago de una prima, se obliga a resarcir al asegurado

²⁰ Diccionario de la Real Academia de la Lengua, Edición Digital 2007.

²¹ ARCE, José, Elementos Básicos del Seguro, pág. 2.

²² OSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, pág. 907.

de las consecuencias de un hecho dañoso incierto, siempre dentro de los límites convenidos...". (²³)

La Ley N° 1883, determina que el seguro "...es el contrato por el cual el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la prestación convenida, al producirse la eventualidad prevista y el asegurado o tomador a pagar la prima..." (²⁴)

Por todo lo anteriormente señalado, se puede establecer que el seguro es la obligación que asume una entidad legalmente reconocida, ante un acontecimiento incierto y futuro que resarza una pérdida del beneficiario, quién a la vez está obligado a efectuar una prestación periódica.

2.2 NATURALEZA DEL SEGURO.

La celebración de un contrato de seguro, establece su bilateralidad, en base a que se generan obligaciones tanto en el asegurado como en el asegurador. A este último le corresponde la obligación eventual de indemnizar, en caso de producirse el siniestro, y al asegurado, a su vez, para poder ser acreedor de ese derecho se le impone pagar una prima convenida, mantener el estado de riesgo existente en el

²³ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 21.

²⁴ LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA, Art. 5.

momento del contrato sin modificación alguna, denunciar sus modificaciones si las hubiera y otros.

Este carácter bilateral se relaciona, principalmente, con la causa del contrato y no con su ejecución. Como lo afirma Donati, "...este es el caso de todos los contratos aleatorios...". (²⁵)

A su vez, el contrato de seguros es oneroso, ya que no existe seguro si el asegurado no paga el importe estipulado para la prima. Y en cuanto al asegurador, debe tomarse en cuenta que, aunque no se produzca el siniestro, vale decir aunque no tenga que abonar suma alguna, la retención de la prima se justifica porque el monto de la misma es el precio del riesgo afrontado y es este riesgo, el que da al contrato de seguro su carácter aleatorio.

2.3 CLASIFICACIÓN.

Los seguros se clasifican de acuerdo al tipo de riesgos que afrontan, a la forma de hacerlo, y también a las características organizativas de la empresa implicada.

²⁵ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 22.

2.3.1 SEGUROS DE INTERÉS.

2.3.1.1 Por el Objeto.

En función a que el interés a proteger puede estar representado por un bien determinado, tal es el caso de los seguros de incendio sobre un inmueble claramente especificado.

También podría representarse por un derecho específico a un bien, o derivado de la existencia de un bien, como en el caso del acreedor hipotecario en relación al bien que desempeña el papel de garantía. (²⁶)

Esta clasificación responde a un bien claramente identificado, con características propias y particulares, tal es el caso de la presente tesis que considera la creación de un seguro obligatorio por daños materiales en un automotor, el cuál posee características que lo diferencian de cualquier otro semejante, como el número de placa, chasis, etc.

²⁶ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 30.

2.3.1.2 Por el Interés Asegurado.

Se clasifican por el interés asegurado en base a que los seguros pueden hacerse tanto sobre el interés del capital como sobre el interés de la ganancia. (²⁷)

Es decir, que el seguro presenta una cobertura no solamente sobre el patrimonio, sino también, sobre los perjuicios que ocasionaría el no contar con la disponibilidad del mismo. Por ejemplo el pago de las utilidades que se habrían generado en el periodo en el que el bien se encuentre imposibilitado de cumplir con su función.

2.3.2 SEGUROS DE PERSONAS.

2.3.2.1 En Sentido Estricto.

Los seguros de personas consideradas en un sentido estricto, contemplan los que se podrían englobar en el seguro sobre la vida.

2.3.2.2 En Sentido Amplio.

Este tipo de seguro de personas en un sentido amplio, toman en cuenta a aquellos que no dependen de la duración de la vida humana,

²⁷ Ibidem.

sino de un acontecimiento incierto que puede afectar la salud o la integridad corporal.

2.3.3 SEGUROS SOCIALES.

Los seguros de orden social, están destinados a satisfacer específicamente diferentes aspectos del interés social. Dentro del seguro social no existe equivalencia de prestaciones, pero la relación jurídica que surge está íntegramente regulada por la ley. Además, el asegurador es siempre una persona de Derecho público, y los aportes con que se cubre la prima están integrados no sólo por la contribución de los beneficiarios sino también por los aportes de un tercero, que puede ser el patrón o el Estado mismo. (²⁸)

2.3.4 SEGUROS PRIVADOS.

El seguro privado tiene solamente tiene como base el interés personal que contempla el interés personal de lucro perfectamente lícito del asegurador privado.

Este tipo de seguro, es aquel en que "...en la contratación y la gestión se entrega a los particulares, sean individuales o colectivas..." (²⁹)

²⁸ OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, Ibidem., pág. 31.

²⁹ OSORIO, Manuel, Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales, pág. 909.

La distinción entre el seguro social y el seguro privado, no nace de la naturaleza jurídica de ambos seguros, sino de su régimen legal, que en el caso de los seguros privados es de Derecho privado, y en el caso de los seguros sociales es de Derecho público.

2.3.5 SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

El seguro de la responsabilidad civil es aquél en que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil, en que incurrió sin implicaciones penales. (³⁰)

La responsabilidad civil consiste en la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios. (³¹)

Tal cuál lo establece la Enciclopedia Ameba, los seguros de responsabilidad civil obedecen al criterio de que "...El asegurador se obliga a mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero, en razón de la responsabilidad prevista en el contrato, a consecuencia de un hecho acaecido en el plazo convenido...". (³²)

Por todo ello, se concluye que el seguro de la responsabilidad civil establece que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado por

³⁰ Ibidem.

³¹ Wikipedia, www.wikipedia.org

³² OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, OMEBA03, pág. 31.

el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una responsabilidad civil.

2.3.6 SEGUROS OBLIGATORIOS.

Este tipo de seguro, es aquel que atribuye su obligatoriedad al mandato de una ley, en función a determinadas categorías en cuanto a las personas y los riesgos. (³³)

La normativa nacional señala que los seguros obligatorios "...Son aquellos establecidos por el Estado mediante disposiciones legales, con carácter obligatorio..." (³⁴)

Es decir, que la determinación de contratar un seguro específico, se sujeta expresamente a lo que señala la norma, y éste posee un carácter obligatorio para todo aquello que se encuentre contemplado. Tal es el caso dentro de nuestra legislación del Seguro Obligatorio para Accidentes de Tránsito "SOAT".

2.4 FUNCIONES DEL SEGURO.

2.4.1 DISTRIBUCIÓN EQUITATIVA DE LAS PÉRDIDAS.

La función principal del seguro es la distribución equitativa de las pérdidas, entre una mayoría, de las pérdidas sufridas por una minoría. Todos sus restantes servicios son incidentales o subsidiarios a éste.

³³ OSORIO, Ibidem., pág. 909.

³⁴ LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA, Art. 5.

Por ello es que la distribución, debe ser equitativa; es decir, que cada contribuyente debe pagar un importe específico con el riesgo que origina.

Cada asegurado paga en forma de prima por el asegurador, una contribución al fondo establecido y administrado por este; donde de este fondo se pagan las pérdidas sufridas por cualquier asegurado. De tal forma es que la función principal del asegurador es la gestión del fondo y la fijación de las contribuciones equitativas que debe pagar cada contribuyente.

2.4.2 FIJACIÓN DE TARIFAS.

El valor matemático de un riesgo es la base de su tasación a efectos del seguro, este valor es más exacto en el seguro de vida que en otros ramos; sin embargo, las leyes de probabilidades y de los grandes números son aplicables en cualquier caso.

En las diferentes clases de seguros de accidentes, la fijación de primas se basa en la experiencia estadística comparada; donde dividiendo el importe por el número de riesgos particulares de una clase se puede conseguir un determinado valor para el riesgo. Por ejemplo si 1000 coches de una marca y tipo en específico han sufrido accidentes, de los que han resultado un gasto de 50000 Bs. el monto por vehículo es de 50 Bs. de tal forma, cuando se cumple con estos parámetros, debe recargarse la cifra de gastos de siniestralidad con

los de administración y comisiones, además de un margen de beneficio y ajuste progresivo en función a las tendencias de crecimiento de los siniestros.

2.4.3 REDUCCIÓN DE PÉRDIDAS.

Cualquier siniestro es perjudicial tanto para los aseguradores como para la comunidad en general, estén o no estén sus miembros asegurados.

Por ello, es que las empresas aseguradoras deben mejorar su servicio a la población ayudando a reducir sus pérdidas en diferentes formas como: por las recomendaciones de sus inspectores; mediante un sistema de tasación pensado para recompensar las características positivas y penalizar las negativas; por la creación de incentivos, como descuentos.

Los aseguradores juegan un papel importante en la seguridad del tráfico vehicular, a través de pólizas de riesgo de automóviles. Restringiendo el importe de la cobertura, usando el método de franquicia para todos los accidentes o imponiendo otras condiciones especiales, motivan al asegurado para que extreme su cuidado en la conducción, muy por encima de cómo lo haría en otro caso.

2.4.4 INVERSIONES DEL SEGURO.

En base a la naturaleza de sus negocios, los aseguradores reciben constantemente sumas de dinero en forma de primas, gran parte de las cuales se revertirán en los siniestros. Por ello, es que los aseguradores son depositarios de dinero que reciben naturalmente, e invierten a fin de conseguir los mejores intereses dentro de un mercado de capitales. Sin embargo, las inversiones deben organizarse de tal forma que cuando se produzcan los siniestros, el dinero este disponible para atender la reclamación y prestar un servicio pronto y oportuno.

En los seguros de transporte, incendio y accidentes se está expuesto en cualquier momento a un siniestro de proporciones mayúsculas; es esencial entonces el mantener el dinero en inversiones a corto plazo y de fácil acceso.

2.5 RIESGOS ASEGURABLES.

El objeto del seguro se constituye en el riesgo; para que el mismo tenga validez es necesario que el riesgo exista, y que presente determinadas características específicas. Donde primeramente debe representar un hecho incierto.

Por ello, es que la característica común de los seguros es la satisfacción de una necesidad eventual y concreta, como en los

seguros patrimoniales, donde se debe restituir la cosa dañada, o en el caso de los seguros de personas, donde no se cumple generalmente la reconstrucción de la cosa dañada, o la restitución de la cosa robada, sino por la entrega de una suma de dinero equivalente, previamente convenida.

De tal forma es que no se toma en cuenta a la certidumbre; sino por el contrario se debe tomar en cuenta a la incertidumbre, entendida como una eventualidad.

Existe riesgo siempre que la situación económica no sea previsible para el sujeto ni con un mínimo de certidumbre.

Por otro lado, si bien se ha pretendido anteriormente hacer una clasificación de los seguros, ésta puede constituirse en una simple enumeración, ya que el principio admitido es el de la aceptación de cualquier riesgo, ya que la legislación no podrá nunca estar a la par del desarrollo de las actividades lícitas de la población; por lo que convendría establecer que la clasificación es enunciativa y de ninguna forma taxativa.

2.6 PLURALIDAD DE SEGUROS.

Al celebrarse un contrato sobre seguro de bienes, se contempla el pago de una indemnización o resarcimiento, por lo que no puede representar, para el asegurado, una forma de generar ganancias mayores que las que se derivan de la no concreción del riesgo contra el cual se aseguró.

En base a esta premisa se establece un carácter defensivo y de interés público, ya que podría resultar socialmente peligroso un contrato que pudiese motivar a una persona a tener interés en que se produjeran los riesgos contra los que, aparentemente, está tratando de protegerse.

De tal forma es que puede entenderse que antiguamente se prohibía asegurar el bien por su valor total, fomentando de tal forma a que el asegurado se interesara en conservar y defender su patrimonio; sin embargo, en la actualidad si se puede asegurar un bien por su valor total.

El propósito de la obtención de un seguro, de ninguna manera podría contemplar un enriquecimiento ilícito, al presentarse la posibilidad de asegurar el mismo bien en diferentes compañías aseguradoras, pretendiendo cobrar por el mismo siniestro 2 o más pólizas.

Dentro del presente trabajo se pretende establecer la necesidad de crear un seguro único y obligatorio por daños materiales en automotores en accidentes de tránsito, tomando en cuenta la naturaleza, características y el riesgo asegurable, descartando la posibilidad de un coaseguro.

CAPÍTULO III

LA RESPONSABILIDAD CIVIL Y SU RELACIÓN CON LOS SEGUROS

3.1 EVOLUCIÓN DE LA RESPONSABILIDAD CIVIL

3.1.1 ORÍGENES.

El ser humano desde sus orígenes primitivos no ha regido su conducta conforme los principios de la causalidad y la conciencia del denominado “yo”, sino más bien, se ha vinculado con la psicología colectiva del clan. Tal cual afirma Jiménez de Azúa, “...del pensamiento mágico y el contradictorio se derivan un sin fin de clases de formas retributivas, entendidas como una serie de prohibiciones, a las que se denominaba *tabú*, que tiene un origen mágico y religioso que significa el principio de la retribución en vida...” (³⁵). Es decir, que se generan las prohibiciones, leyes que no pueden ser infringidas.

La sanción establecida para la desobediencia de los mandatos de los dioses, se constituía en el retiro de sus poderes protectores, tomando en cuenta que el temor al *tabú*, se produce porque las ofensas a los dioses se castigaban en este mundo, donde el castigo podía recaer en toda la comunidad.

Por ello, se considera que ante la violación al *tabú* por el autor, no solo se contempla un hecho individual sino también se infringe las normas de convivencia social.

³⁵ JIMÉNEZ DE AZÚA, Luís, Tratado de Derecho Penal, Tomo I, Ed. Losada, Buenos Aires – Argentina, 1977, pág. 268.

La venganza privada en manos de la víctima se encontraba justificada, sin embargo su ejecución producía una nueva lesión a la comunidad, generando una reacción en cadena y un círculo interminable.

3.1.2 LA LEY DEL TALIÓN.

Surge como respuesta a la venganza privada, poniendo fin a la misma, donde se encontraba un equilibrio en cuanto a la medida de la injuria inferida "ojo por ojo, diente por diente, animal por animal".

En virtud de su aplicación, cesaban las guerras entre familias o tribus, otorgando a un juez la facultad de resolver un daño determinado en base a un criterio proporcional entre la ofensa y la pena. (³⁶)

3.1.3 LA CONCEPCIÓN ROMANA.

En la Roma antigua, los usos, costumbres y hábitos del patriarca romano, se constituyeron en la fuente principal del derecho, mismos que fueron conocidos como "*ius nom scriptum*", ya que no se conocía ningún texto escrito, aplicándose la ley de la arbitrariedad. (³⁷)

En el Derecho romano, se castigaba al delito con una pena, encontrando dos categorías de delitos para la aplicación de la sanción; los delitos públicos "*crimina*", lesionaban a toda la comunidad y eran

³⁶ Ibidem.

³⁷ FERNANDEZ, Bulte, Julio, Historia de las Ideas Jurídicas y Políticas de Roma, ed. Pueblo y Educación, Habana – Cuba, 1984, pág. 26.

perseguidos por el Estado, sancionados con una pena pública, y los delitos privados "*delictia*" o "*maleficia*", que lesionaban a un particular, su familia o patrimonio y eran castigados de forma pecuniaria.

La pena consistía en la aplicación de un castigo que sufría el autor del daño para expiar su delito y a la vez satisfacía a la víctima.

3.1.3.1 La Ley de las XII Tablas.

Se constituyó en el primer documento jurídico escrito en la historia de Roma. Fue dictada en el año 421 a. de C. a instancia de los plebeyos, quienes exigieron la sanción de una ley escrita ante la existencia del "*ius nom scriptum*".

Una de las principales características de este cuerpo legal, es la modificación de las disposiciones del derecho romano, unificando el sistema vigente y no solo creando nuevas categorías de daños. (³⁸)

La "*actio legis aquilae*", establecía el ejercicio de la acción para obtener la indemnización del perjuicio sufrido, misma que consistía en el daño emergente "*damnus emergens*" y el lucro cesante "*lucrum cesans*".

Para la aplicación de esta ley, se consideraba el mayor valor del bien del año anterior al daño, contemplando tres parámetros

³⁸ PEIRANO, Facio, Jorge, Responsabilidad Extracontractual, ed. Temis, Bogotá – Colombia, 1981, pág.102.

fundamentales: el primero relacionado con el daño por muerte a esclavos o animales, condenando al autor a pagar el monto calculado por su valor en ese año, duplicándose el monto en caso de negarse a la restitución; el segundo contemplaba el daño causado a un acreedor principal por el acreedor accesorio, cuando hacía perder el crédito al primero por medio de la "*acceptilatio*", que liberaba al "*promissor*"; y un tercero que trata de las lesiones causadas, donde en el caso de la separación de un miembro del cuerpo o la inutilización de un órgano, se aplicaba la Ley del Talión, y ante la comisión de injurias de forma pública se imponía la pena capital.

3.1.3.2 La Ley Aquilia de Danno.

Dicha ley, surge para satisfacer la necesidad de reparar los daños en lo referente a la "*damnum iniuria datum*", cuya fecha de creación no se ha establecido cabalmente, ya que se señala al año 287 a. de C. y al año 467 de Roma, en los comicios de la plebe a propuesta del tribuno Aquilio. (³⁹)

Para el "*furtum manifestum*", la composición era aún voluntaria, ya que se autorizaba la entrega del autor a la víctima, quedando en condición de esclavo por deudas; en el caso del "*furtum nec manifestum*", la composición era legal y consistía en el pago del doble del perjuicio ocasionado.

³⁹ CABANELLAS, Guillermo, Diccionario enciclopédico de Derecho Usual, Tomo IV, ed. Heliástica, Buenos Aires – Argentina, 1979. pág. 138.

3.1.4 EL DERECHO FRANCÉS

Una de las principales características de este periodo consiste en que los glosadores y comentadores trataron de crear un concepto que caracteriza a la restitución independientemente de la sanción penal. Este intento de efectuar la distinción entre la acción penal y la civil, fue consecuencia de la influencia del derecho canónico, ya que Santo Tomás fue el que profesó en ese entonces que la obligación debía dirigirse solamente a la restitución, puesto que desde el punto de vista ético solo debe restituirse lo dañado para restablecer la equidad. (⁴⁰)

La acción que otorga la Ley Aquilia buscaba fundamentalmente el resarcimiento, llegando a esta conclusión a través del razonamiento que de un delito surgen dos tipos de consecuencias: la pena y el resarcimiento.

3.2 LA RESPONSABILIDAD CIVIL.

3.2.1 CONCEPTO Y DEFINICIÓN

Previamente a definir a la Responsabilidad Civil, conviene establecer lo que se entiende por el término "responsabilidad", misma que representa la "...Cualidad de responsable; obligación de reparar y satisfacer, por sí o por otra persona, a consecuencia de un delito, de una culpa o de otra causa legal; Capacidad existente en todo sujeto

⁴⁰ PEIRANO, Facio, Jorge, Op. Cit., pág. 118.

activo de derecho para reconocer y aceptar las consecuencias de un hecho realizado libremente...". (⁴¹)

El diccionario jurídico Cabanellas en su edición electrónica, señala que responsabilidad es "...la obligación de reparar y satisfacer por uno mismo, o en ocasiones especiales por otro, la pérdida causada, el mal inferido o el daño originado..." (⁴²)

La responsabilidad civil consiste en "...la obligación que recae sobre una persona de reparar el daño que ha causado a otro, sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, (normalmente mediante el pago de una indemnización de perjuicios)..." (⁴³)

Cabanellas establece que la responsabilidad civil se constituye en la "...Obligación de resarcir en lo posible el daño causado y los perjuicios inferidos por uno mismo o por un tercero, y sin causa que excuse de ello..." (⁴⁴)

Por todo lo expuesto, la responsabilidad civil se constituye en la reparación del daño causado por una persona a otra, satisfaciendo de forma proporcional los perjuicios ocasionados. Obligación ineludible y de carácter obligatorio.

⁴¹ Diccionario de la Real Academia de la Lengua, Edición Digital 2007.

⁴² Diccionario Jurídico Cabanellas, Edición Digital.

⁴³ Wikipedia, www.wikipedia.org

⁴⁴ Diccionario Jurídico Cabanellas, Edición Digital.

3.2.2 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS

Al referirse a los elementos constitutivos de la responsabilidad civil, se contempla las circunstancias y condiciones necesarias para que surja la obligación de reparar el daño de un caso determinado.

La concurrencia de todos los elementos que constituyen la responsabilidad civil son necesarios para el nacimiento de la obligación de reparar; sin embargo, en ciertos tipos de responsabilidad, se prescinde de alguno de ellos y otros se presumen conforme a ley.

Una de las tendencias reconocidas, denominada extensiva, contempla seis elementos a fin de efectuar un mejor análisis de la responsabilidad civil. El mismo menciona: el hecho humano, la violación de un derecho ajeno, el daño, el nexo causal, la inimputabilidad y la culpa o el dolo.

Algunos autores consideran la existencia de la corriente restrictiva que reduce los elementos a dos: el hecho ilícito y la culpa, siendo que en el primero se incluye al daño, ya que el mismo, según sus defensores no se constituye como un elemento autónomo, puesto que la acción de la responsabilidad nace de la "injuria" desde el punto de vista de actuar en contra de lo que señala el Derecho. Y el daño solamente actúa en el momento de la liquidación del perjuicio sufrido. (⁴⁵)

⁴⁵ PEIRANO, Facio, Jorge, Op. Cit., pág. 227.

La tendencia ecléctica sostenida por los hermanos Mazeaud, se enmarca en tres elementos: el perjuicio, la culpa y el vínculo de la causalidad, misma que en la actualidad es aceptada por la mayor parte de los doctrinarios. (⁴⁶)

3.2.2.1 El Hecho Material.

Se denomina "Hecho" a toda acción u obra del hombre o de la naturaleza susceptible de ser percibida por nuestros sentidos, este tipo de hechos producen incontables fenómenos que no tienen fuerza en el área jurídica por lo que se los denomina "hechos simples".

Por otro lado, existen los denominados "Hechos Jurídicos", que pudiendo ser ocasionados por el hombre o la naturaleza provocan efectos jurídicos, diferenciados de los actos jurídicos ya que estos últimos son producto del actuar voluntario del ser humano, produciendo el nacimiento, modificación o extinción de derechos.

Por ello, ante la realización de un hecho material que provoque perjuicios a terceros, surge la obligación de responder por los daños ocasionados.

3.2.2.2 El Daño.

Conforme establece Zannoni, se entiende como daño "...al menoscabo que, a consecuencia de un acontecimiento o evento determinado,

⁴⁶ MAZEAUD, Henri, León y Jean, Lecciones de Derecho Civil, Tomo II, ed. Jurídicas Europa América, Buenos Aires – Argentina, 1978, pág. 58.

sufre una persona, ya sea en sus bienes vitales naturales, ya en su propiedad, ya en su patrimonio...". (⁴⁷)

Para este autor, el daño debe reunir como requisitos: existir un interés sobre el bien que ha sufrido el menoscabo, el daño debe ser cierto y debe subsistir al tiempo del resarcimiento.

La certeza del daño se refiere a la existencia del mismo y no a su actualidad o monto. Otros autores denominan a este requisito como la efectividad del daño, ya que el mismo debe ser real y efectivo y no hipotético o conjetural. Por otro lado, existen corrientes doctrinales que sostienen que el perjuicio es indemnizable cuando posee cierta importancia cuantitativa. (⁴⁸)

La subsistencia del daño, se refiere a la permanencia del perjuicio en el momento de la reclamación de la víctima, si el daño ya hubiese sido reparado por la víctima

a) El Daño Patrimonial.

El término "Daño Patrimonial", se encuentra vinculado con la noción de "...menoscabo o agravio al patrimonio, entendido como el conjunto

⁴⁷ ZANNONI, Eduardo, El Daño en la Responsabilidad Civil", ed. Astrea, Buenos Aires – Argentina, 1987, pág. 51.

⁴⁸ Ibidem., pág. 53.

de bienes de una persona...”, (⁴⁹) por lo que, pueden distinguirse dos tipos de daños:

- **Daño emergente.** Los que se traducen en un empobrecimiento actual del patrimonio del damnificado, es decir, de los bienes existentes en el mismo momento en que el daño se realizó.
- **Lucro Cesante.** Cuando a consecuencia del hecho que ha provocado el daño, se priva a la víctima de percibir una utilidad o ganancia. Tal es el caso del planteamiento de la presente tesis.

A su vez este tipo de daños pueden ser clasificados en directos e indirectos, entendidos desde tres puntos de vista, tal cuál afirma Eduardo Zannoni:

- Daños directos son los que se ocasionan directamente al patrimonio de la víctima e indirectos son los causados a bienes extramatrimoniales, manifestando sus efectos en forma mediata sobre el patrimonio.
- Daño directo es el que sufre la misma víctima del evento dañoso e indirecto los que sufren terceros en razón del mismo daño.
- Se denomina daño directo al que produce perjuicios.

⁴⁹ Ibidem., pág. 59.

b) El Daño Futuro.

No solo es cierto el daño actual, sino también lo es el daño futuro, un daño no deja de ser cierto por más que sus consecuencias se proyecten en el futuro, además suele pensarse con frecuencia que el daño futuro es el equivalente del lucro cesante, éste es un error de apreciación, ya que el daño futuro implica al daño cuyas consecuencias perjudiciales todavía no se manifiestan al tiempo de incoarse una demanda, aunque su existencia desde ya es cierta. (⁵⁰)

3.2.2.3 La Culpa.

La culpa está ligada con la problemática de la responsabilidad. La culpa en sentido amplio comprende el concepto de culpa y dolo.

Morales Guillen, define a la culpa como "...la conducta que se ha realizado con la intención de dañar, reuniéndose dos elementos: conciencia y voluntad. El dolo debe ser apreciado *inconcreto*, ya que es la única manera en que se podrá determinar si cierto acto de conducta fue impulsado por la voluntad deliberada de dañar..." (⁵¹)

3.2.2.4 La Relación de la Causalidad.

Para que surja la obligación de resarcir, además del daño y del factor de atribución, debe concurrir la relación de causalidad o nexo causal.

⁵⁰ PEIRANO, Facio, Jorge, Op. Cit., pág. 366.

⁵¹ MORALES, Guillen, Carlos, Código Civil Anotado y Concordado, ed. Gisbert, La Paz – Bolivia, 1982, pág. 1062.

Aquello en que se apoye la pretensión se configura en la causa decisiva del perjuicio, el punto de partida, tal cual lo señala Hedermann, son las sencillas palabras como “por”, “a través de”, es decir la acción ha de ser cometida por aquel a quién se le reclama el resarcimiento. (⁵²)

3.2.2.5 La Imputabilidad.

Este elemento, distinto de la culpa del autor del hecho ilícito, se refiere a la capacidad de responder del sujeto; no existiendo imputabilidad, aunque este sea dañoso, perdiendo el carácter de voluntario ya que falta la capacidad de “querer”, dejando de esta manera de ser fuente de responsabilidad. (⁵³)

3.3 RESPONSABILIDAD CIVIL EN SEGUROS.

Tal cuál afirma Raúl Varela, uno de los primeros casos de calificación como seguro de responsabilidad civil es el abordaje, o sea “...el choque de dos naves en el mar...” (⁵⁴)

En función a este dato, es que se ha sostenido desde tiempos inmemoriales que el asegurador debe responder por los daños que el buque asegurado cause al buque abordado en caso de abordaje,

⁵² HEDEMANN, J.W., Tratado de Derecho Civil, Vol. III, ed. Revista de Derecho Privado, Madrid – España, 1958, pág. 113.

⁵³ MESSINEO, Francesco, Manual de Derecho Civil y Comercial, Tomo IV, ed. Jurídicas Europa América, Buenos Aires – Argentina, 1979, pág. 488.

⁵⁴ VARELA, Raúl, Los Seguros, Curso de Derecho Comercial, pág. 40.

cuando la modalidad del abordaje sea de tal naturaleza que importe una responsabilidad para el armador asegurado.

Por todo ello es que se sostiene el principio de que el asegurador responde por todos los daños derivados de los riesgos del mar, sin excluir ninguno, y que no habría razón para la exclusión de este riesgo.

La aplicación más utilizada responde al hecho de que el asegurado es responsable por un daño causado mediante una actuación culposa del Capitán o de la tripulación. El abordaje del asegurado se excluye porque el asegurador no responde por el daño causado con dolo o culpa del asegurado. (⁵⁵)

Por su parte Soler enmarca a la responsabilidad civil dentro de los seguros en accidentes de tránsito señalando "...se obliga a mantener indemne o ileso al patrimonio del asegurado o del conductor en el caso, por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños causados con el vehículo asegurado..." (⁵⁶)

La responsabilidad civil obliga a mantener indemne el patrimonio del asegurado, por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños causados con el vehículo asegurado.

⁵⁵ GARAN, Luis, El seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros causados en accidentes de Tránsito, pág. 9.

⁵⁶ SOLER, Amadeo, Seguro de Automotores, Responsabilidad Civil, Daños al Vehículo, Robo y Hurto, ed. Astrea, Buenos Aires – Argentina, 1978, pág. 56.

En el entendido de que la responsabilidad civil es la obligación de reparar por sí o por otro un daño ocasionado ilícitamente en la persona o patrimonio de un tercero. (⁵⁷) La responsabilidad civil que asume el asegurador es la que se deriva de la guarda jurídica o uso del vehículo, es decir, que el daño al tercero debe provenir directa o indirectamente del vehículo.

3.4 CARACTERÍSTICAS DE LOS SEGUROS DE RESPONSABILIDAD CIVIL.

Los seguros de responsabilidad civil se caracterizan por constituir una rama de los seguros de daños patrimoniales, que ofrece la cobertura del riesgo de ser un sujeto pasivo de una deuda hacia una tercera persona, emergente de una responsabilidad de carácter civil.

En este tipo de seguros, el asegurador otorga una cobertura que permite al asegurado liberarse económicamente de los reclamos y pretensiones de terceros, que tienen como fuente una relación de responsabilidad civil.

La finalidad directa que persigue es la de evitar toda lesión directa del patrimonio del asegurado originada por consecuencias civiles de su responsabilidad.

⁵⁷ SOLER, Amadeo, Seguro de Automotores, pág. 56.

De tal forma es que este seguro se caracteriza por la existencia de una tercera persona, distinta del asegurado y del asegurador, que no es parte del contrato del seguro.

3.5 RESPONSABILIDAD CIVIL HACIA TERCERO

En función a establecer el riesgo cubierto, el asegurado se obliga a mantener indemne al asegurado o a la persona que habiendo conducido el vehículo haya tenido autorización del titular, por cuanto deban a un tercero como consecuencia de daños causados por ese vehículo.

En cuanto al riesgo asumido, el asegurador se obliga a mantener indemne el patrimonio del asegurado o del conductor, cuando estos vean comprometida su responsabilidad civil por la comisión u omisión de un hecho al cual se pueda formular un juicio por un ilícito. (⁵⁸)

El asegurador debe garantizar al asegurado que su patrimonio no sufrirá ninguna disminución por cuanto deba pagar a un tercero por haber cometido un hecho que desemboque en responsabilidad civil. Si el asegurado comete el hecho ilícito y como resultado de él le son imputadas sus consecuencias, deberá resarcir al tercero damnificado el daño ocasionado; este daño debe ser resarcido con bienes del patrimonio del asegurado y el asegurador tutela ese patrimonio. Para

⁵⁸ Ibidem., pág. 40

evitar el menoscabo al patrimonio del asegurado, el asegurador deberá indemnizar él al tercero para mantener indemne al asegurado.

La indemnización no debe dar lugar a ganancias, ya que su objetivo es cubrir el daño real sufrido por el asegurado.

El asegurador asume como un riesgo la obligación de mantener indemne el patrimonio de sus asegurados, y para cumplir con la garantía contractual, primeramente el asegurador deberá salir en defensa de sus tutelados.

El seguro de responsabilidad civil está destinado a cubrir las consecuencias de los hechos suscitados por el asegurado; tiene por objeto mantener indemne al asegurado por cuanto deba a un tercero a causa de la responsabilidad prevista en el contrato del seguro, y la garantía del asegurador, no solo comprende el monto de la indemnización sino también los gastos emergentes.

CAPÍTULO IV

MARCO JURÍDICO

4.1 LEGISLACIÓN COMPARADA

4.1.1 ESPAÑA - LEY SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGURO EN LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS A MOTOR. REAL DECRETO LEGISLATIVO 08/2004

Este Real Decreto legislativo tiene por objeto la aprobación de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, que da cumplimiento al mandato conferido al Gobierno por la disposición final primera de la Ley 34/2003, de 4 de noviembre, de modificación y adaptación a la normativa comunitaria de la legislación de seguros privados.

La incorporación de estas normas comunitarias exigía, por un lado, la adaptación de la cobertura del seguro obligatorio de automóviles al ámbito territorial de los Estados miembros, exigencia que en parte había tenido lugar a partir de la adhesión de España a las Comunidades Europeas, y, por otro, la suscripción obligatoria de un seguro de responsabilidad civil que cubriese, en los términos y con la extensión prevista en la normativa comunitaria, tanto los daños corporales como los materiales. Igualmente, los Estados miembros debían constituir o reconocer un organismo que tuviera por misión reparar, al menos en los límites del seguro obligatorio, dichos daños corporales o materiales, en los supuestos previstos en la normativa

comunitaria, lo que obligó a revisar y ampliar las funciones del Consorcio de Compensación de Seguros.

La Ley 30/1995, de 8 de noviembre, de ordenación y supervisión de los seguros privados, incorporó al derecho español las normas contenidas en una serie de directivas comunitarias, entre ellas, la Directiva 90/232/CEE del Consejo, de 14 de mayo de 1990, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles (Tercera Directiva del seguro de automóviles). Esta Tercera Directiva ampliaba el sistema obligatorio de cobertura en un seguro muy sensible socialmente, dada la importancia creciente de la circulación de vehículos a motor, así como de las responsabilidades derivadas de los accidentes ocasionados con su utilización. (⁵⁹)

La presente ley, señala que todo propietario de un vehículo que tenga como estacionamiento habitual a España, deberá suscribir de forma obligatoria un contrato de seguro, salvándolo de hacerlo si un tercero asume dicha obligación. Entendiendo como estacionamiento habitual en España a poseer matrícula española, o en caso de ser un vehículo que no cuente con placas, cuyo usuario tenga domicilio en España. (⁶⁰)

⁵⁹ EXPOSICIÓN DE MOTIVOS, Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, Real Decreto Legislativo 8/1986.

⁶⁰ Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, Real Decreto Legislativo 8/1986, Art. 2, num. 1.

Dicho seguro, basado en una sola prima, cubre por un lado los daños ocasionados a las personas y por otro los daños en bienes con motivo de la circulación, es decir, daños materiales en automotores.

Ante el incumplimiento de la obligación de asegurarse, la ley española determina: la prohibición de circulación y el depósito del vehículo con cargo al propietario en base a escalas de sanción que van de un mes a un año ante la reincidencia, y de forma pecuniaria desde 601 a 3005 euros de multa. (⁶¹)

Se excluye de la cobertura del seguro, al conductor y vehículo asegurado, los bienes transportados, así como los que sufrieran daños con motivo de la circulación de un vehículo robado. (⁶²)

La exigibilidad del pago del daño a la compañía aseguradora, recae en el perjudicado, así como en sus herederos quienes se encuentran facultados para ejercer acción directa, misma que prescribe en un año.

La facultad de repetición a favor del asegurador, procederá por una parte contra el conductor y el propietario, de comprobarse que el daño causado ha sido generado por una conducta dolosa, estado de embriaguez o consumo de estupefacientes y sustancias

⁶¹ Ibidem., Art. 3, num. 1.

⁶² Ibidem., Art. 5.

psicotrópicas; y por otra parte contra el tercero responsable de los daños. (⁶³)

En cuanto a la tramitación para el reclamo de pago del seguro, primeramente debe presentarse una copia legalizada de la declaración, acompañada de la valoración de los daños emitida por un perito de seguros a elección del asegurado, que deberá ser presentada en un periodo de hasta 8 días, para ser valorada por otro perito de la compañía aseguradora, debiendo ambos profesionales llegar a un acuerdo. (⁶⁴)

Ante el incumplimiento de pago por parte de la compañía aseguradora o la imposibilidad de ubicar al responsable del perjuicio, la ley española hace mención a un organismo de indemnización denominado "Oficina Española de Aseguradores de Automóviles", conocida también como "Ofesauto", misma que atiende los reclamos de los perjudicados y se constituye en subsidiaria.

La implementación de esta norma en España, ha permitido se de un cabal cumplimiento al concepto de responsabilidad civil, ya que al cubrir de forma práctica e inmediata los gastos por daños materiales ocasionados en accidentes de tránsito, se da continuidad a la dinámica laboral de los habitantes de España.

⁶³ Ley Sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, Real Decreto Legislativo 8/1986, Art. 10.

⁶⁴ Ibidem., Art. 15.

4.1.2 ARGENTINA – SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN AUTOMOTORES - DECRETO 2254/92

El Estado argentino, instituyó el aseguramiento obligatorio y sin excepciones de los automotores por el riesgo de responsabilidad civil hacia terceros, siendo indispensable contar con dicho seguro, ya que lo contrario implica incurrir en falta grave que, además de la aplicación al infractor de las sanciones correspondientes, obliga inexcusablemente a la autoridad de aplicación a efectuar de oficio la retención o retiro del vehículo infractor de circulación hasta que se verifique el cumplimiento de la mencionada obligación;

La obligatoriedad del seguro de responsabilidad civil hacia terceros, es de orden público, ya que el Estado ha creído indispensable la observancia de tal recaudo atento el riesgo que intrínsecamente crean los vehículos al transitar por calles y caminos, y la eventual imposibilidad de reparación civil por insolvencia o simple carencia de patrimonio realizable suficiente, es decir, de garantía de satisfacción de créditos, por parte de los obligados originarios de los daños y perjuicios ocasionados a terceros, máxime si se considera la magnitud a la que pueden ascender las indemnizaciones en supuestos de lesiones graves o muerte, en cuyo caso, generalmente el obligado no está preparado para afrontar económicamente su satisfacción, sin riesgo de producir un serio resquebrajamiento de su propio patrimonio, cuando no verlo extinguido totalmente.

La normativa Argentina, ha impuesto dicha obligatoriedad de orden público, creando la presunción de que todo vehículo que circula por la vía pública, al generar por sí mismo un riesgo, se encuentra asegurado.

La ley ha impuesto al Estado el deber de aplicar las normas de tránsito a través de la autoridad designada al efecto y, específicamente, controlar que los vehículos que transitan por su territorio se encuentren asegurados contra el riesgo de responsabilidad civil hacia terceros, y además, el deber de retener precautoriamente los vehículos que no cumplan con tal exigencia, hasta que se acredite su cumplimiento. Dichos deberes fueron impuestos a la autoridad de aplicación sin admitir excepción alguna ni estando ésta autorizada a soslayar en forma total o parcial las instrucciones impartidas legalmente.

De tal forma, todo damnificado en un accidente de tránsito producido con automotores, tiene la legítima expectativa de que los vehículos causantes del daño se encuentran asegurados contra el riesgo de la responsabilidad civil hacia terceros, y en tal sentido, su eventual pretensión indemnizatoria, reunidos los requisitos y presupuestos de responsabilidad exigidos, debería tener adecuada atención dada la especial capacidad técnica con que cuentan dichas aseguradoras, capacidad en principio garantizada a través del control y fiscalización ejercidas por la Superintendencia de Seguros de la Nación.

Por todo ello, la ley procura, entre otras cosas, garantizar la reparación de los daños y perjuicios ocasionados antijurídicamente con los automotores, asegurando el cumplimiento de la obligación derivada de la eventual responsabilidad civil que exista por tal motivo. Tal objeto propende al orden público y al bien común, ya que persigue la concreción de valores tan importantes como la prevención, la seguridad y la tranquilidad pública, aumentando decididamente las perspectivas de concreción de la responsabilidad civil y, en definitiva, permitiendo la efectiva materialización de las reparaciones o compensaciones de los daños y perjuicios mencionados.

4.2 LEGISLACIÓN NACIONAL.

4.2.1 CONSTITUCIÓN POLÍTICA DEL ESTADO.

Si bien la Constitución Política del Estado, no establece de forma expresa un régimen especial que contemple al seguro, cabe hacer un análisis de la Ley de Leyes.

En base al reconocimiento indiscutible de que todo ser humano posee capacidad jurídica, tal cuál se es establece en el Art. 6 de la Constitución, es que con las debidas formalidades que la ley exige, todo propietario de un automotor se encuentra habilitado para efectuar un contrato de seguro.

El Estado reconoce y garantiza la propiedad privada (⁶⁵), lo que supone que debe crear mecanismos de protección para salvaguardar los bienes de la población, tal es el caso de la propiedad de un automotor.

Sin embargo, si bien los anteriores enunciados deben tomarse en cuenta para el inicio del análisis, se debe hacer hincapié en el reconocimiento que hace la Constitución Política del Estado sobre el Derecho Fundamental del trabajo, tal cuál se señala en el Art. 7 inc. d), de la Ley de Leyes.

Por otra parte, el trabajo no solo es reconocido como un Derecho Fundamental, sino también como un deber que se constituye en el orden social y económico de la patria (⁶⁶), por lo que el Estado se encuentra en la obligación de asegurar la estabilidad en el trabajo (⁶⁷), así como la continuidad de los medios de subsistencia de la población. (⁶⁸)

El empleo de automotores para realizar diferentes actividades, se constituye en una acción diaria que se liga con su subsistencia. Sin embargo, no todos cuentan con un vehículo propio, lo que infiere el uso de un servicio de transporte público.

⁶⁵ Constitución Política del Estado, Art. 22.

⁶⁶ Constitución Política del Estado, Régimen Social, Art. 156.

⁶⁷ Ibidem., Art. 157, Par. II.

⁶⁸ Ibidem., Art. 158, Par. I.

Siendo que en Bolivia, un sector importante de la población se dedica al transporte público, generando de alguna forma una respuesta al desempleo existente, debe prevalecer la responsabilidad y obligación del Estado de garantizar esta actividad. Por ello, se ve necesario dar continuidad a esta labor, que más allá del análisis minucioso de la cantidad de vehículos públicos que circulan en cada Departamento, se debe proteger el instrumento de trabajo de este sector de la población.

Al crearse un seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito, el Estado proporciona esa garantía a la continuidad del trabajo enunciada en la Constitución Política del Estado, ya que responde de manera pronta ante la posibilidad de un siniestro que imposibilite las labores cotidianas.

Tomando en cuenta todos los principios, garantías y derechos enunciados, establecidos por la Constitución Política del Estado, reconocida como la Ley suprema del ordenamiento jurídico nacional (⁶⁹), se fundamenta la base normativa para la creación de un seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito; ya que dichos principios y garantías no pueden ser alterados por otras leyes ni necesitan de una reglamentación previa para su cumplimiento. (⁷⁰)

⁶⁹ Constitución Política del Estado, Art. 228.

⁷⁰ Ibidem, Art. 229.

4.2.2 CÓDIGO CIVIL.

La legislación nacional ha contemplado a la responsabilidad civil desde sus más antiguos antecedentes, de tal forma es tomando como base al Código Civil francés de 1804, estableció en el Art. 966 del Código Civil denominado "Código Santa Cruz" sancionado el 2 de abril de 1831, que "...todo hombre que cause a otro algún daño, está obligado a repararlo...", en concordancia con su Art. 967 que señalaba que "...todos son responsables, no solo del daño causado por su hecho, sino del que ocasionara su negligencia o imprudencia...".

A diferencia de su modelo francés, omite la frase "...por culpa se realizó...", lo que implica que no toma en cuenta la culpa como elemento constitutivo de la responsabilidad civil.

Un posterior antecedente normativo se genera con la promulgación del Código Civil de 18 de noviembre de 1845, conocido como el "Código Ballivián", mismo que abroga el Código Civil de 1831, estableciendo en cuanto a la responsabilidad civil en su Libro Tercero, Título V, Capítulo II, Art. 1341, "...cualquiera que por culpa suya cause a otro algún daño, está obligado a repararlo...", y en su Art. 1342 "...Cualquier persona es responsable, no solo del daño causado por su hecho, sino también del que ocasiona su negligencia, imprudencia o impericia...".

En la actualidad, el Código Civil vigente señala en su Art. 984, "...Quien con un hecho doloso o culposo, ocasiona a alguien un daño

injusto, queda obligado al resarcimiento...”, estableciendo como elementos constitutivos: el hecho material, el dolo o la culpa, la relación de causalidad y la imputabilidad para que surja la acción de la reparación.

Dicha disposición, a criterio de Morales Guillen, sigue el sistema clásico, aunque con una redacción demasiado desafortunada. Habla de daño injusto, siguiendo a su modelo italiano (Art. 2043), como si hubiera posibilidad de reconocer, así sea a “*contrario sensu*”, un daño justo que estuviera permitido o quizá premiado. Por ello, el jurisconsulto afirma que “...es inaudito un daño justo ocasionado con dolo o culpa...Tal adjetivación, innecesaria e impertinente, sólo aparece en el Código italiano de 1942, y en el que ahora rige en Bolivia que ha sido modelado en aquél...Aparte estas dos excepciones, ninguno de los códigos consultados contiene la adjetivación observada. De América: Argentina (Art. 1067: no habrá acto ilícito... sin que a sus agentes, se les pueda imputar del dolo, culpa o negligencia); Uruguay (Art. 1239); Colombia (Art. 2341); Venezuela (Art. 1185: el que con intención, o por negligencia, o por imprudencia ha causado un daño a otro, está obligado a repararlo); Guatemala (Art. 2276); México (Art. 1910); Perú (Art. 1136); Brasil (Art. 160). De otros Continentes: España (Art. 1902); Francia y Bélgica (Art. 1382); Austria (Art. 1293); Alemania (Art. 823); Suiza (Art. 41); U.R.S.S. (Arts. 403 a 415 del Cód. de 1923); China (art. 184, Cód. de

1929, vigente hoy sólo en Formosa); Filipinas (Arts. 2195 y sgtes.); Etiopía (Art. 2027); Portugal (Art. 483)...” (⁷¹)

El elemento subjetivo, presupuesto en la regla del Art. 984, consiste en la conducta dolosa o culposa del autor del hecho ilícito. La actuación antijurídica presenta dos formas de culpabilidad: dolo y culpa. La culpabilidad, sería el conjunto de presupuestos de la responsabilidad civil, que fundamentan la responsabilidad personal de la conducta antijurídica. El dolo, como forma de la culpabilidad, ha de tenderse ante todo en sus dos vertientes: a) genéricamente como maquinación, engaño, fraude artificio, el reverso de la buena fe, y b) específicamente como la actuación consciente, encaminada a producir antijurídicamente un daño a otro, concepto en el que, principalmente, ha de entenderse invocado por la regla del Art. 984: “*animus depraedandi*”.

La culpa, en el concepto doctrinal contemporáneo y en función del sentido del Art. 984, representaría la falta de previsión de un resultado determinado antijurídicamente, una dejación del cuidado exigible, que determina una conducta causante del daño. La inobservancia de un determinado deber de cautela, que exige el actuar humano, como el obrar imprudentemente al dejar de observar la cautela exigible en el tráfico. Para la sistemática del Código italiano de 1942, como modelo en la materia del Art. 984, el problema de la culpa esta en la medida de la diligencia, cuya omisión da lugar a la culpa: “No es la voluntad de perjudicar lo que constituye aquí la

⁷¹ MORALES, Guillen, Carlos, Op. Cit., pág. 1068.

responsabilidad, como en el dolo, sino la falta de diligencia, y en ella precisamente radica la razón de la culpa", o la culpa es un concepto intermedio entre el dolo y el simple caso fortuito: "*peccatum in quod neque dolus, neque casus fortuitis cadit*" (falta en la que no cabe ni el dolo ni el caso fortuito). En resumen, la sistemática italiana, ahora vigente en Bolivia con el nuevo Código, habla de dolo y culpa, en el sentido en que la generalidad de las legislaciones del siglo pasado y del presente hablan de culpa y negligencia.

La graduación y apreciación de la culpa, que determina en realidad la graduación del resarcimiento (Art. 994), a criterio del juez, (Párrafo III del mismo Art.), es la medida de la diligencia: lata, leve y levísima. La corriente doctrinal más moderna, considera que como en la culpa contractual, en la extracontractual, para la graduación de la culpa, debe partirse del estándar jurídico del "*bonus pater familiae*", esto es, de la diligencia del hombre medio o normal.

Finalmente, para concluir con el breve análisis de la culpa, como la entiende la doctrina moderna, corresponde señalar en breve enumeración, los cuatro tipos de responsabilidad extracontractual que, como su modelo italiano de 1942, trae el Código:

- 1) El que sigue el sistema clásico: Art. 984;
- 2) El que consagra las presunciones de responsabilidad: Arts. 992, 995, 996 y 997;

- 3) El que atempera la responsabilidad en ciertos casos: Arts. 986 y 989;
- 4) El que consagra la obligación de máxima diligencia la enfrenta a la de común y ordinaria prudencia: Arts. 998, 989 y 990.

Los Arts. 988, 991 y 993, se refieren a las obligaciones que surgen de una actuación dañosa, realizada por aquellas personas que están bajo la dependencia y vigilancia de otras y tienen su fundamento en las llamadas culpa "*in vigilando*" y culpa "*in eligendo*".

Estas normas contienen la presunción de culpa "*iuris tamtun*", en las situaciones jurídicas que regulan.

4.2.3 CÓDIGO DE COMERCIO.

El Código de Comercio surge bajo el D.L. N° 14379 de 25 de febrero de 1977, a fin de regular las relaciones jurídicas derivadas de la actividad comercial.

Dentro de su Título III, Capítulo I, Sección I, se regula al contrato de seguro, donde "...el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la prestación convenida al producirse la eventualidad prevista y el asegurado o tomador, a pagar la prima. En el contrato de seguro el asegurador será, necesariamente, una empresa autorizada al efecto..." (⁷²)

⁷² CÓDIGO DE COMERCIO, D.L. N° 14379 de 25 de febrero de 1977, Art. 979.

Tal cuál señala nuestra legislación, toda clase de riesgos en los que exista interés asegurable puede ser objeto del contrato de seguro, salvo prohibición expresa de la ley. (⁷³)

Entendiendo por riesgo a "...el suceso incierto capaz de producir una pérdida o daño económico y que en caso de ocurrir y estar asegurado, hace exigible la obligación del asegurador. Los hechos ciertos o los físicamente imposibles, no constituyen riesgos y no son objeto del contrato de seguro..." (⁷⁴)

De tal forma se puede concluir que el Código de Comercio, se constituye en el respaldo jurídico que posibilita la creación del seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito, ya que existe un interés asegurable en función al riesgo permanente.

De tal forma es que se al acontecer el riesgo cubierto por el contrato de seguro, se produce el siniestro, quedando el asegurador en la obligación de indemnizar al asegurado. (⁷⁵)

Es necesario mencionar que en el Código de Comercio se establecen los alcances del Seguro de Daños, cubriendo "... cualquier riesgo que, directa o indirectamente, afecte a los bienes o al patrimonio de una

⁷³ Ibidem., Art. 980.

⁷⁴ Ibidem., Art. 983.

⁷⁵ Ibidem., Art. 1025.

persona, siempre que exista interés asegurable manifestado en el deseo de que el siniestro no ocurra, al tener esta persona un interés económico lícito. El interés asegurable debe ser susceptible de estimación en dinero...El interés asegurable debe existir en el momento del siniestro, quien pretenda beneficiarse del seguro sin tener un interés asegurable carece de acción contra el asegurador..." (⁷⁶)

Ante la existencia de este tipo de seguro, cabe señalar que por su naturaleza, contempla el resarcimiento de los daños causados en el patrimonio de una persona, cubriendo estrictamente los gastos emergentes del siniestro sin importar si el asegurado es o no civilmente responsable, ya que opera en base a un contrato que cubre los daños del patrimonio del asegurado.

En relación al tema de la presente tesis, el Código de Comercio contempla al seguro de responsabilidad civil, señalando que "...el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado los daños sufridos como consecuencia de determinada responsabilidad en que incurra frente a un tercero. La indemnización puede hacerla el asegurador pagando al tercero damnificado, por cuenta del asegurado; las sumas a que éste se halle obligado, hasta el límite del monto asegurado...". (⁷⁷)

⁷⁶ Ibidem., Art. 1044, concordante con el Art. 1083 del mismo cuerpo legal.

⁷⁷ Ibidem., Art. 1087, concordante con el Art. 1083 del mismo cuerpo l

Por lo anteriormente señalado, una vez más se encuentra el fundamento jurídico necesario que posibilita la implementación de un seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito, que cubra el siniestro a fin de proporcionar la reparación pronta y oportuna del automotor.

4.2.4 LEY DE SEGUROS DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA.

La Ley de Seguros de la República de Bolivia, Ley N° 1883, es promulgada el 25 de junio de 1998, durante el gobierno del Gral. Hugo Banzer Suarez, dicha normativa encuentra como ámbito de aplicación las actividades que contemplen el asumir riesgos de terceros y conceder coberturas, la contratación de seguros en general, el prepago de servicios de índole similar al seguro, así como los servicios de intermediación y auxiliares de dichas actividades, ya sean sociedades anónimas o entidades autorizadas por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros para tal efecto.

Esta ley, señala la existencia de los seguros obligatorios, mismos que solamente deben estar establecidos por ley, donde la variación del monto de las primas en función a diferentes características, deben estar expresamente sujetas por la Superintendencia; sin embargo se

reconoce también lo acordado entre partes mediante la firma de un contrato. (⁷⁸)

Dentro del desarrollo de la investigación, se encuentra como sustento jurídico la apertura que la Ley N° 1883 proporciona en su Art. 36, donde se establece que "...La defensa del capital humano protegiendo la salud de la población, la continuidad de sus medios de subsistencia y la rehabilitación de las personas inutilizadas, se realiza por el Estado mediante el establecimiento de seguros obligatorios que conforman regímenes de seguridad social...", es decir, que si bien se está hablando de un régimen de la seguridad social, se está haciendo un expreso reconocimiento a la obligación que tiene el Estado de proteger el capital humano, a través de proporcionarle las garantías necesarias para la continuidad de sus medios de subsistencia, en plena concordancia con el Art. 158 Par. I. de la Constitución Política del Estado.

Ésta protección a la que se hace referencia, se suscribe al hecho de que se debe garantizar la continuidad en el trabajo de la población, situación que se ve interrumpida ante un hecho de tránsito que ocasione daños que afecten el normal desempeño de los vehículos siniestrados.

⁷⁸ Ley de Seguros de la República de Bolivia, Art. 36.

La necesidad de una pronta reparación, se ve comprometida con la obligación del Estado de proteger los medios e instrumentos de trabajo de la población.

4.2.5 CÓDIGO DE TRÁNSITO

En cuanto a la determinación de la responsabilidad, el D.L. 10135 del 16 de febrero de 1973, establece que "...la responsabilidad tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de la sanción conforme a ley..." ⁽⁷⁹⁾

Ya dentro de la responsabilidad civil, el Código de Tránsito amplía dicho criterio no solo a los conductores de vehículos, sino también a los auxiliares, peatones, usuarios, propietarios de empresas, talleres de reparación o montaje de vehículos, garajes, estaciones de servicio o terceros de cuyo acto resultaren los mismos.

Sin embargo a ello, hace una diferenciación entre la responsabilidad civil conforme al sujeto; resultando que será responsable el conductor que cuando el accidente ocurra en una bocacalle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo, se presume su culpabilidad. Y en cuanto al peatón establece que cuando el accidente ocurra en la calzada, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, tomando en cuenta además a la responsabilidad compartida, misma que señala que cuando en un accidente resulten

⁷⁹ Código de Tránsito, Art. 160.

comprometidas dos o más personas, la responsabilidad civil o penal, recaerá sobre ellas según el grado de culpabilidad.

Tal cuál se observa, se da énfasis a la responsabilidad del conductor y del peatón dentro de accidentes donde se encuentren ambos; sin embargo, se amplía el sentido de responsabilidad en función a que el Código de Tránsito señala textualmente "...cuando en un accidente resulten comprometidas dos o más personas..." (⁸⁰). Personas, que se entienden están al mando de un vehículo motorizado, es decir, son pasibles a asumir su responsabilidad ante los daños ocasionados en los vehículos. El Código de Tránsito, presenta una limitada conceptualización de la responsabilidad civil, sin embargo la contempla en concordancia con el Código Civil.

La insuficiente terminología empleada en la redacción de dicho Código, responde evidentemente a las circunstancias en las que fue creado, es decir un periodo dictatorial, de ahí su carácter de Decreto Ley.

4.2.6 SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT)

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "SOAT", se sujeta a la atribución normativa señalada en la Ley N° 1883 de Seguros, misma que en su Artículo 36 dispone que los seguros obligatorios sólo

⁸⁰ Código de Tránsito, Art. 166

pueden ser establecidos por Ley y que deberán ser administrados separadamente de los otros seguros que administre la entidad aseguradora, donde sus pólizas deberán ser uniformes y deberán ser autorizadas por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

Así mismo, la mencionada Ley N° 1883 de 25 de junio de 1998, en su Título IV, es la que establece la vigencia de los Seguros Obligatorios, creando el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, donde todo propietario de un vehículo automotor dentro del territorio de la República de Bolivia debe contar dicho seguro, siendo el mismo indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa en el territorio de la República; y, que el capital asegurado máximo para las eventualidades de muerte, incapacidad total permanente y gastos médicos. (⁸¹)

Cabe mencionar que la Ley del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito en una primera instancia ha sido reglamentada por el D.S. N° 27295, Decreto modificado por el D.S. N° 27900 el 20 de diciembre de 2003, dentro del gobierno de Carlos Meza.

Con la creación de este seguro obligatorio, se da cumplimiento a lo establecido en el Art. 37 de la Ley N° 1883, sin embargo obedece a los principios rectores constitucionales enunciados anteriormente y su mismo Art. 36 que refiriéndose a la población señala expresamente

⁸¹ LEY DE SEGUROS DE LA REPUBLICA DE BOLIVIA, Art. 37.

que "...la continuidad de sus medios de subsistencia... se realiza por el Estado mediante el establecimiento de seguros obligatorios..."; lo que apertura la posibilidad de creación de otro seguro obligatorio tal cuál se propone en la presente tesis, que garantice la estabilidad laboral de las personas dedicadas al autotransporte y por ende a los usuarios.

CAPÍTULO V

ANÁLISIS ESTADÍSTICO

DE HECHOS DE TRÁNSITO

REGISTRADOS EN LA CIUDAD DE LA PAZ

5.1 ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO.

El Organismo Operativo de Tránsito es la entidad encargada de garantizar la seguridad del tráfico vehicular, peatonal y de los usuarios, en todo el territorio Nacional.

Tiene como función principal, prevenir e investigar accidentes de tráfico, mediante actividades técnicas especializadas y de servicio de patrullaje urbano y rural.

Son atribuciones del nivel Operativo, las de regular, controlar y resolver los problemas de circulación de vehículos y peatones, prevenir e investigar accidentes de tránsito.

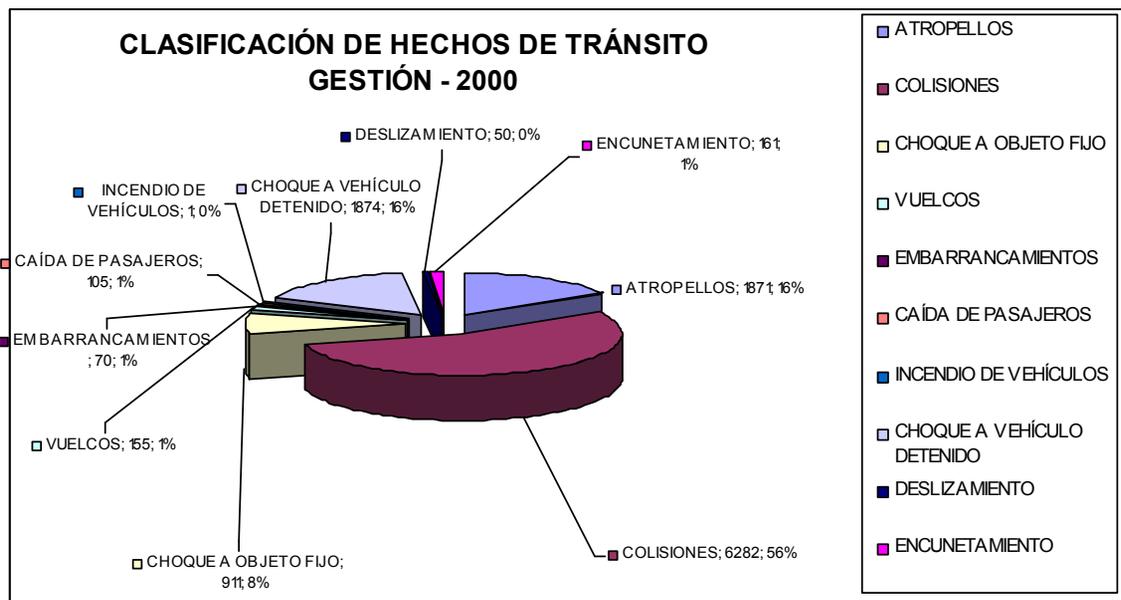
5.2 DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN ACTUAL DE HECHOS DE TRÁNSITO.

Conforme al transcurso de los años, los accidentes de tránsito dentro de la ciudad de La Paz, se han incrementado de forma paulatina, parámetros verificables a través de los datos estadísticos registrados en el Organismo Operativo de Tránsito, mismos que una vez cotejados, se muestran a continuación en forma gráfica.

5.2.1 GESTIÓN 2000.

5.2.1.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO N° 3
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2000
CIUDAD DE LA PAZ

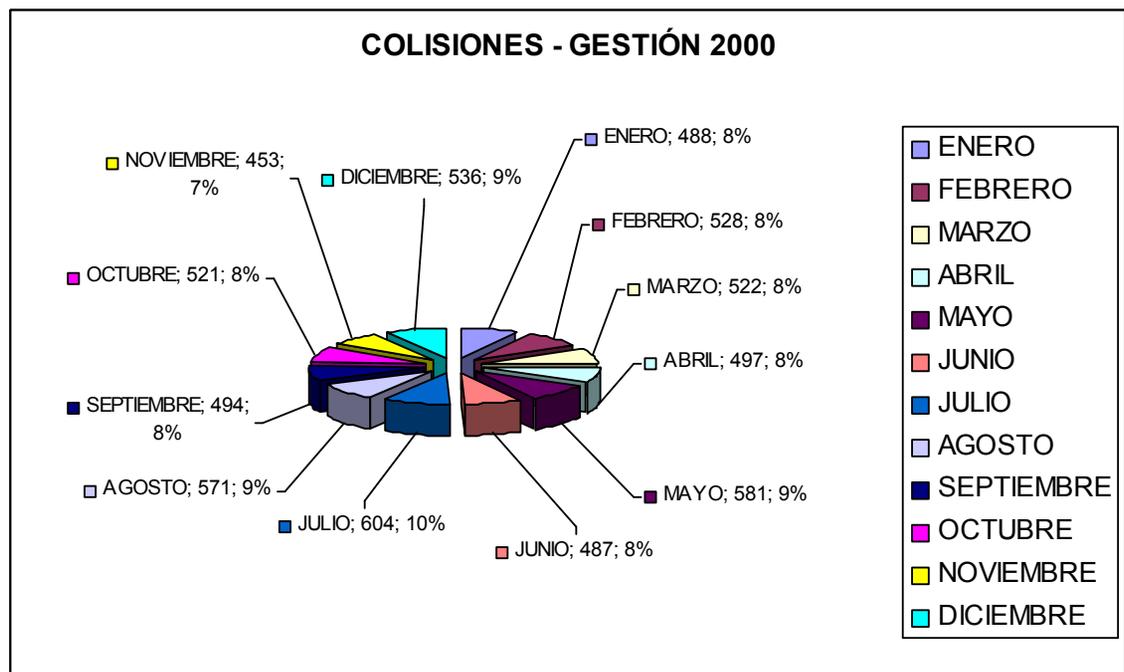


Dentro de la clasificación de hechos de tránsito elaborada por el Organismo Operativo de Tránsito, se distinguen 10 tipos de incidentes, distinguiéndose con un mayor índice, las colisiones con 6282 casos y los choques a vehículos detenidos con 1874 casos.

Al identificar a las colisiones y choques a vehículos detenidos como los hechos de mayor índice, deben generarse instrumentos que permitan garantizar la reparación pronta y oportuna de los mismos, como el seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito, tal cuál se proyecta en la presente Tesis.

5.2.1.2 Colisiones.

CUADRO N° 4
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2000
CIUDAD DE LA PAZ

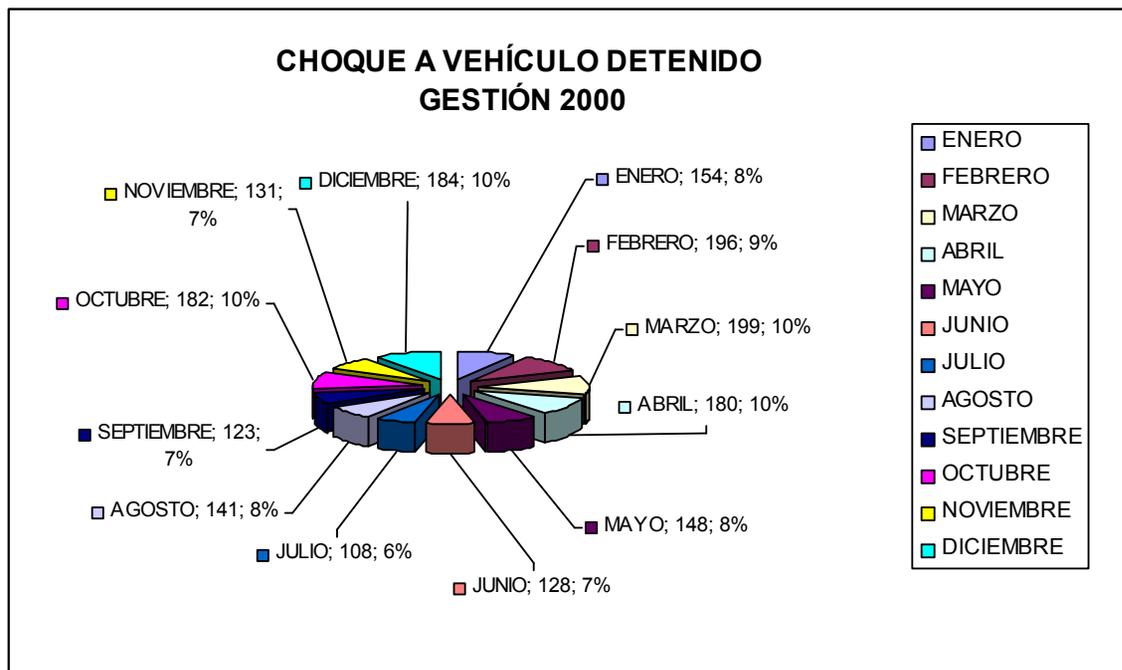


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la gestión 2000 el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 6282 colisiones, con un mayor índice en el mes de julio.

5.2.1.3 Choque a Vehículo Detenido.

CUADRO N° 5
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2000
CIUDAD DE LA PAZ



Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

El resarcimiento por los daños ocasionados, no solamente contempla la colisión entre dos automotores; sino también el perjuicio causado en razón del choque de un vehículo en movimiento con otro que se encuentre estacionado.

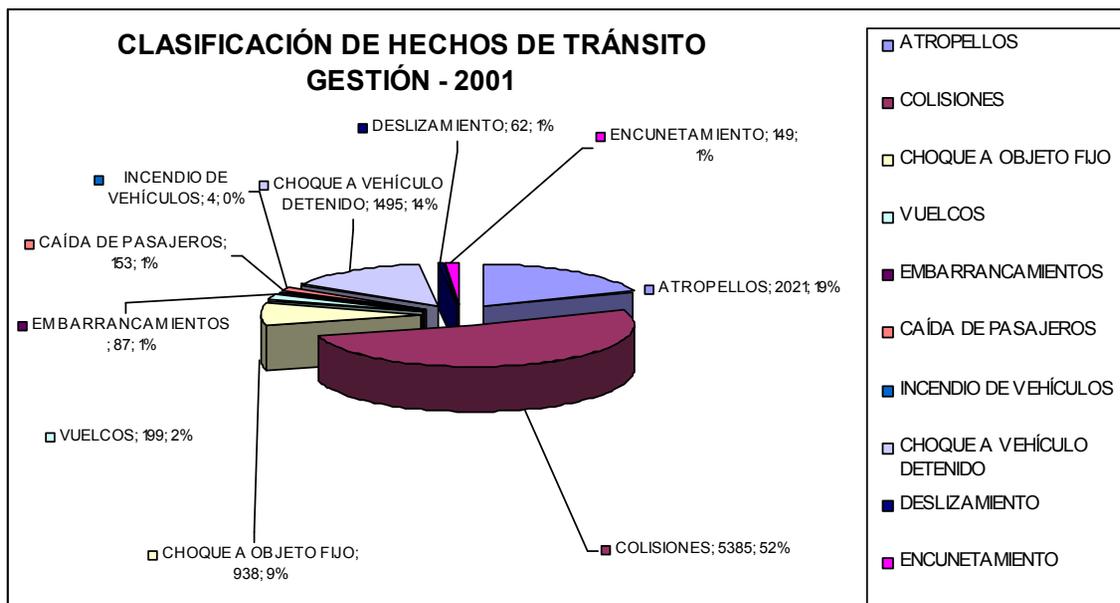
Dentro la gestión 2000, el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 1874 casos de choque a vehículo detenido, presentándose en marzo el mayor número de incidentes con 199 atenciones.

En suma, el 72 % de los hechos de tránsito se producen por colisiones y choques a vehículos detenidos, situación que infiere daños materiales en los automotores que deben ser reparados para dar continuidad al desarrollo cotidiano de las labores de sus propietarios.

5.2.2 GESTIÓN 2001.

5.2.2.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO N° 6
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2001
CIUDAD DE LA PAZ

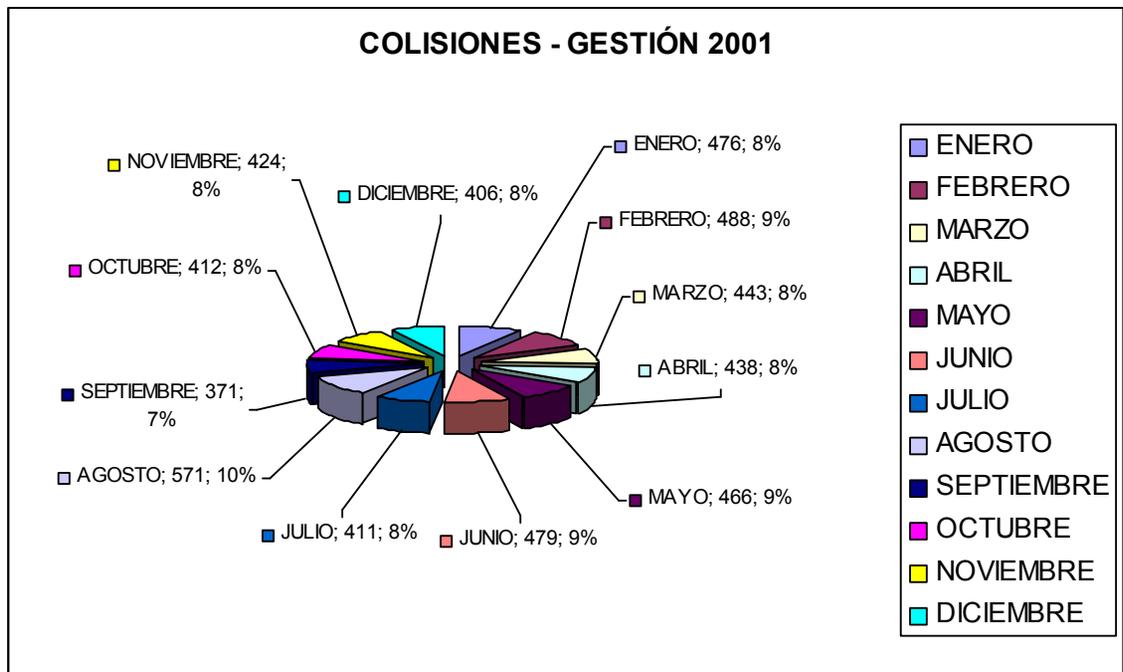


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de los 10 tipos de incidentes, se distinguen con un mayor índice, las colisiones con 5385 casos y los choques a vehículos detenidos con 1495 casos.

5.2.2.2 Colisiones.

CUADRO N° 7
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2001
CIUDAD DE LA PAZ

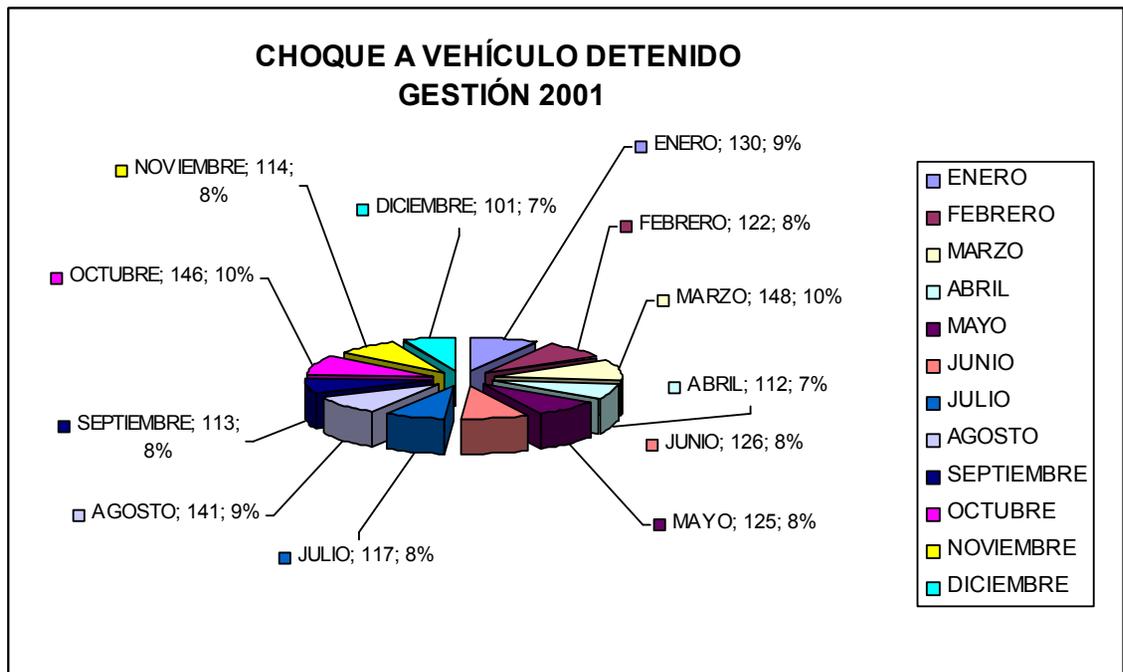


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la gestión 2001 el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 5385 colisiones, con un mayor índice en el mes de Agosto.

5.2.2.3 Choque a Vehículo Detenido

CUADRO N° 8
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2001
CIUDAD DE LA PAZ



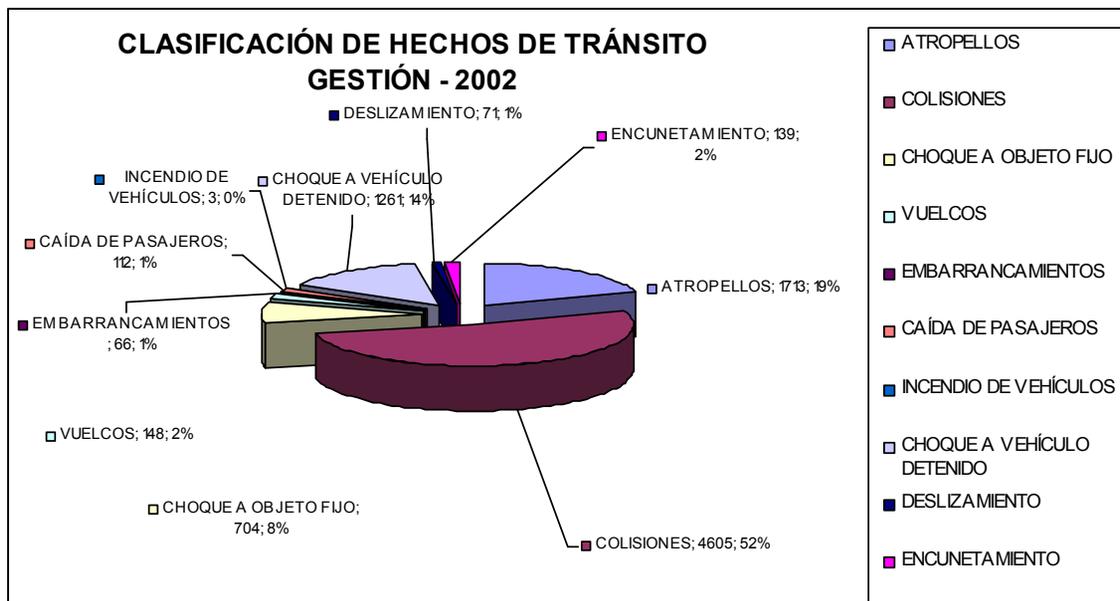
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro la gestión 2001, el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 1495 casos de choque a vehículo detenido, presentándose en octubre el mayor número de incidentes con 146 incidentes.

5.2.3 GESTIÓN 2002.

5.2.3.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO N° 9
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2002
CIUDAD DE LA PAZ



Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

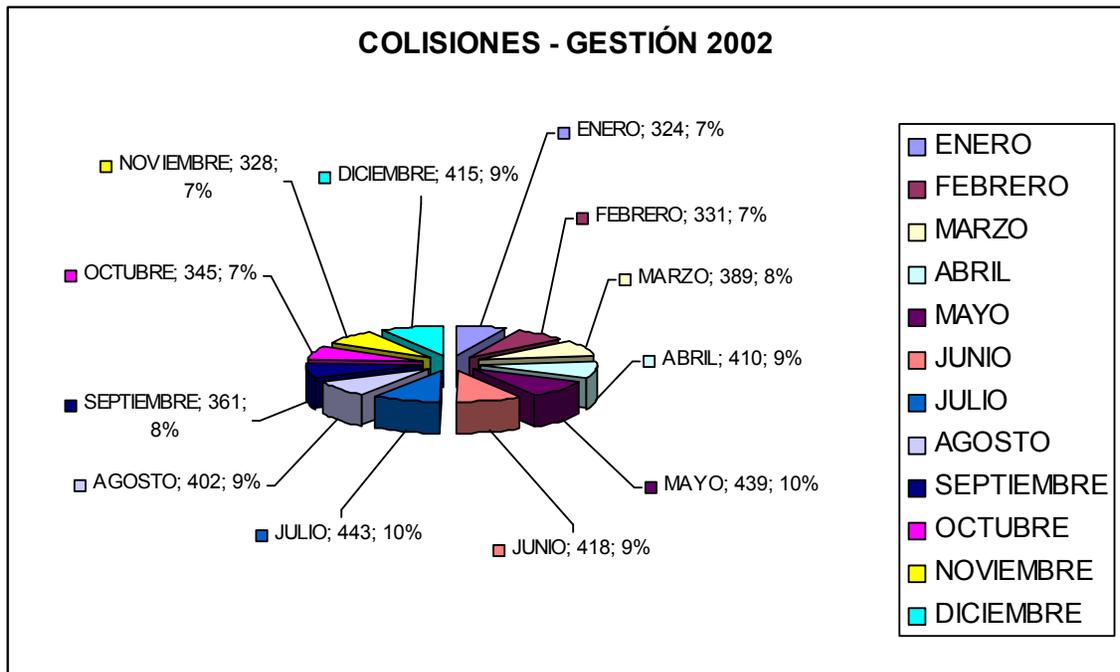
Los mayores índices de hechos de tránsito dentro de la gestión 2002, se deben a colisiones con 4605 casos, atropellos con 1713 y choques a vehículos detenidos con 1261 casos.

En el cuadro precedente, puede observarse que los choques a vehículos detenidos ocupan el tercer lugar de la escala de diez que

presenta el Organismo Operativo de tránsito; situación que reduce el porcentaje de este tipo de casos, con relación a los años 2000 y 2001.

5.2.3.2 Colisiones.

CUADRO Nº 10
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2002
CIUDAD DE LA PAZ

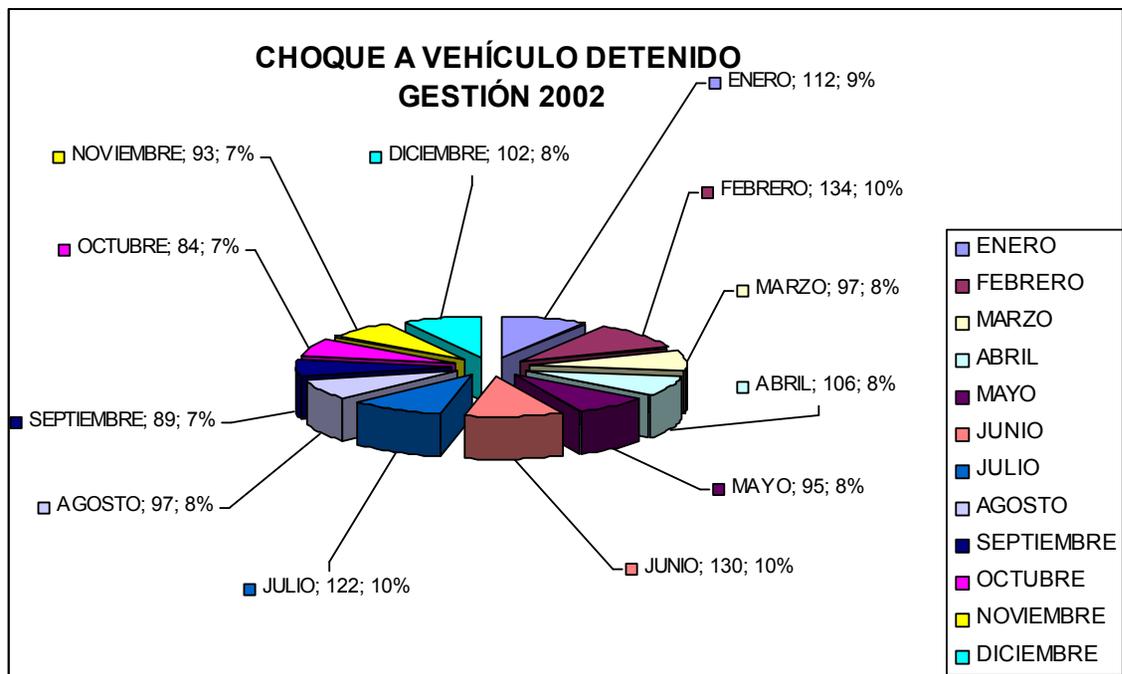


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la gestión 2002 el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 4605 colisiones, con un mayor índice en el mes de mayo.

5.2.3.3 Choque a Vehículo Detenido.

CUADRO N° 11
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2002
CIUDAD DE LA PAZ



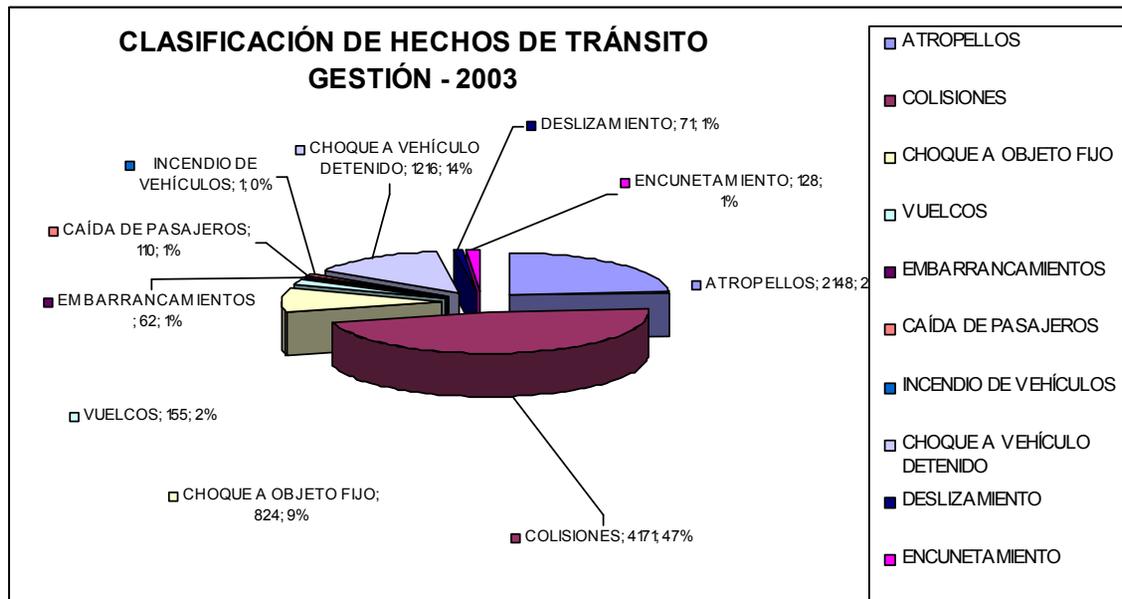
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro la gestión 2002, el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 1261 casos de choque a vehículo detenido, presentándose en febrero el mayor número de incidentes con 134 atenciones.

5.2.4 GESTIÓN 2003.

5.2.4.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO N° 12
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2003
CIUDAD DE LA PAZ

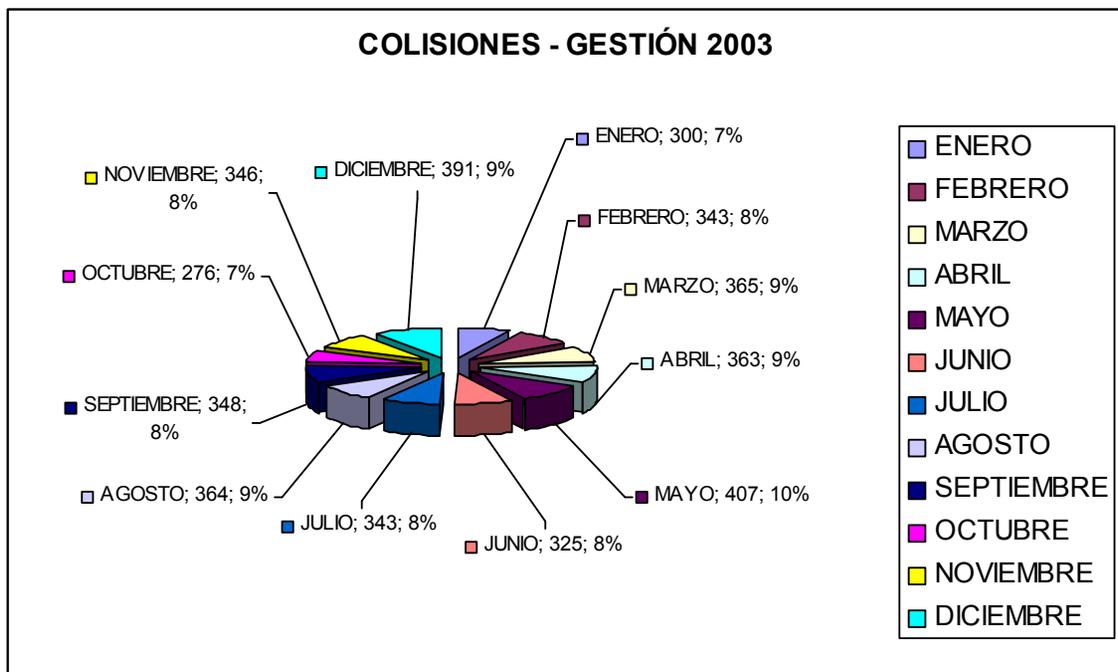


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la clasificación de hechos de tránsito elaborada por el Organismo Operativo de Tránsito, se distinguen 10 tipos de incidentes, distinguiéndose en primer lugar las colisiones con 4171 casos y en tercer lugar los choques a vehículos detenidos con 1216 casos.

5.2.4.2 Colisiones.

CUADRO N° 13
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2003
CIUDAD DE LA PAZ

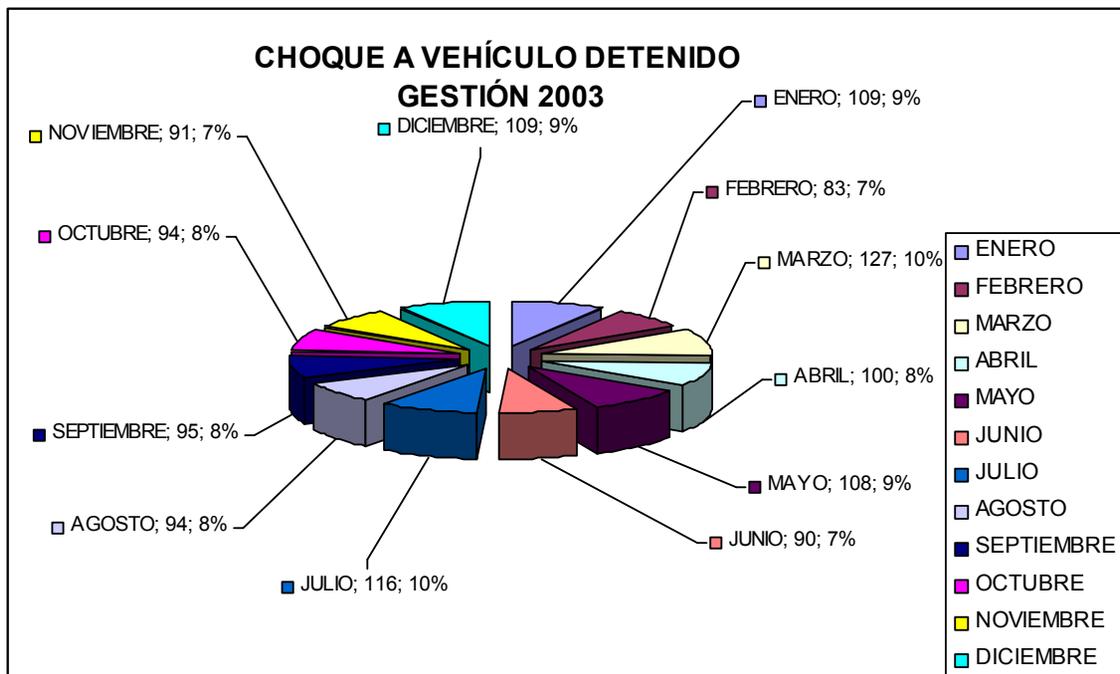


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la gestión 2003 el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 4171 colisiones, con un mayor índice en el mes de mayo.

5.2.4.3 Choque a Vehículo Detenido.

CUADRO N° 14
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2003
CIUDAD DE LA PAZ



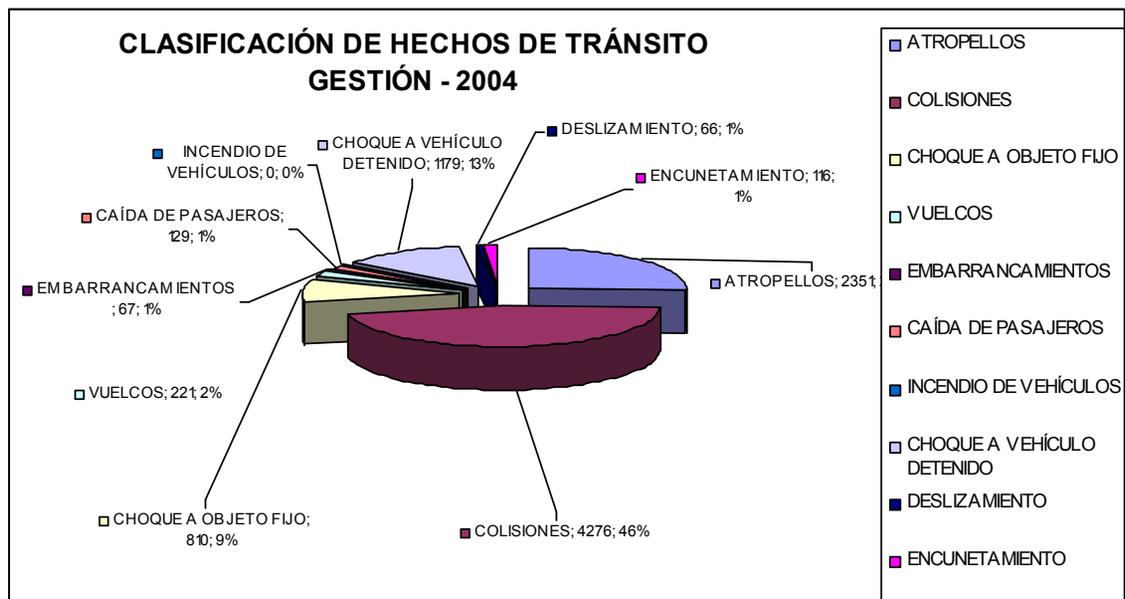
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro la gestión 2003, el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 1216 casos de choque a vehículo detenido, presentándose en marzo el mayor número de incidentes con 127 atenciones.

5.2.5 GESTIÓN 2004

5.2.5.1 Clasificación de Hechos de Tránsito

CUADRO Nº 15
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2004
CIUDAD DE LA PAZ

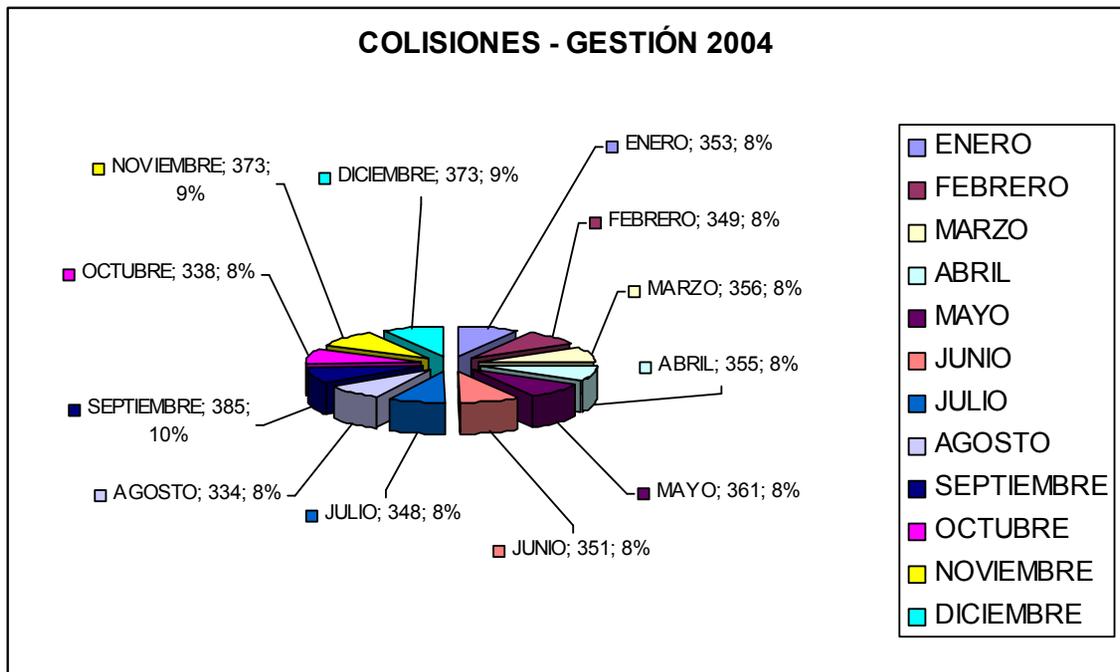


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Del total de los casos atendidos por el Organismo Operativo de Tránsito dentro de la gestión 2004, se ha registrado con un mayor índice las colisiones con un número de 4276 casos y en un tercer lugar choque a vehículo detenido con 1179 atenciones.

5.2.5.2 Colisiones

CUADRO N° 16
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2004
CIUDAD DE LA PAZ

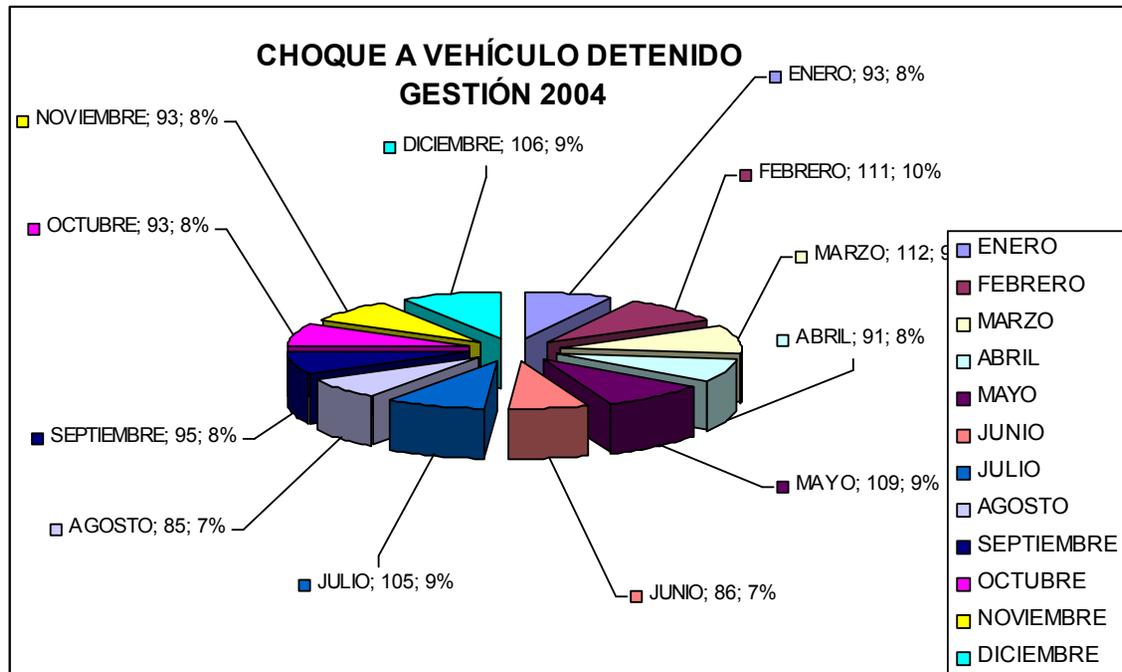


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro de la gestión 2004 el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 4276 colisiones, con un mayor índice en el mes de septiembre.

5.2.5.3 Choque a Vehículo Detenido.

CUADRO N° 17
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2004
CIUDAD DE LA PAZ



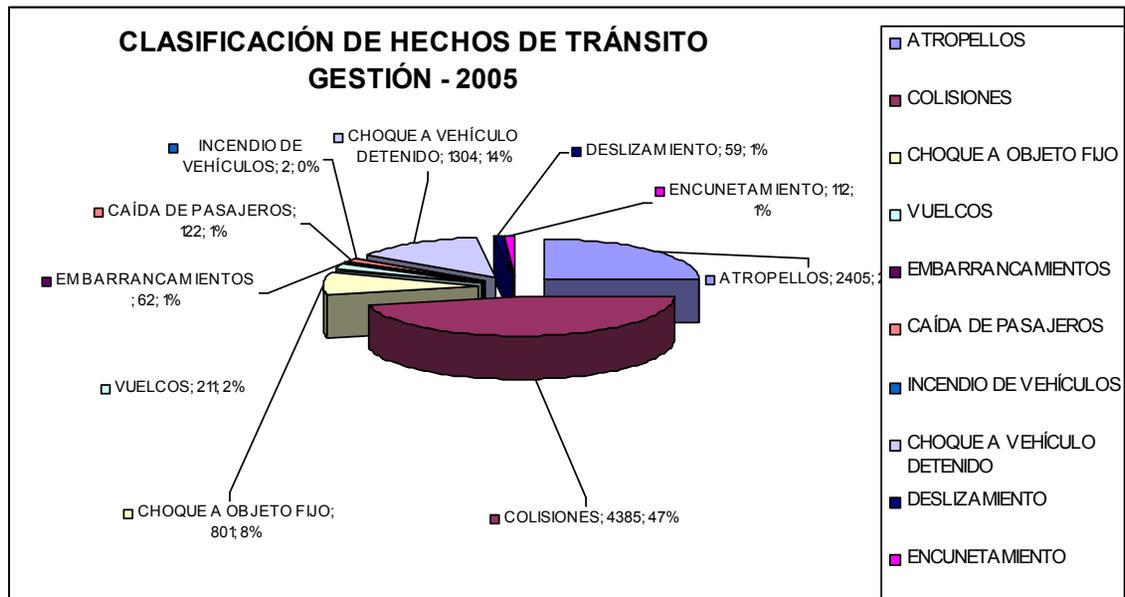
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Dentro la gestión 2004, el Organismo Operativo de Tránsito registró un total de 1179 casos de choque a vehículo detenido, presentándose en marzo el mayor número de incidentes con 112 atenciones.

5.2.6 GESTIÓN 2005.

5.2.6.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO N° 18
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2005
CIUDAD DE LA PAZ

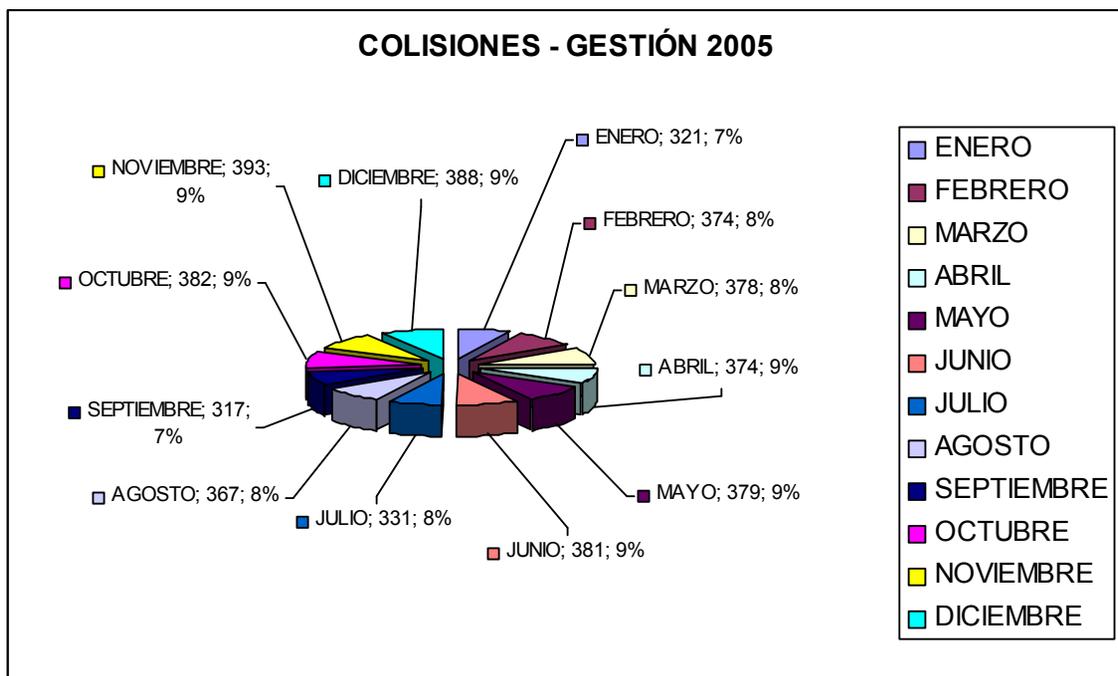


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

En la gestión 2005 con un mayor índice de casos atendidos, se distinguen en primer lugar las colisiones con 4385 casos y en tercer lugar los choques a vehículos detenidos con 1304 casos.

5.2.6.2 Colisiones.

CUADRO N° 19
COLISIONES REGISTRADAS EN LA GESTIÓN 2005
CIUDAD DE LA PAZ

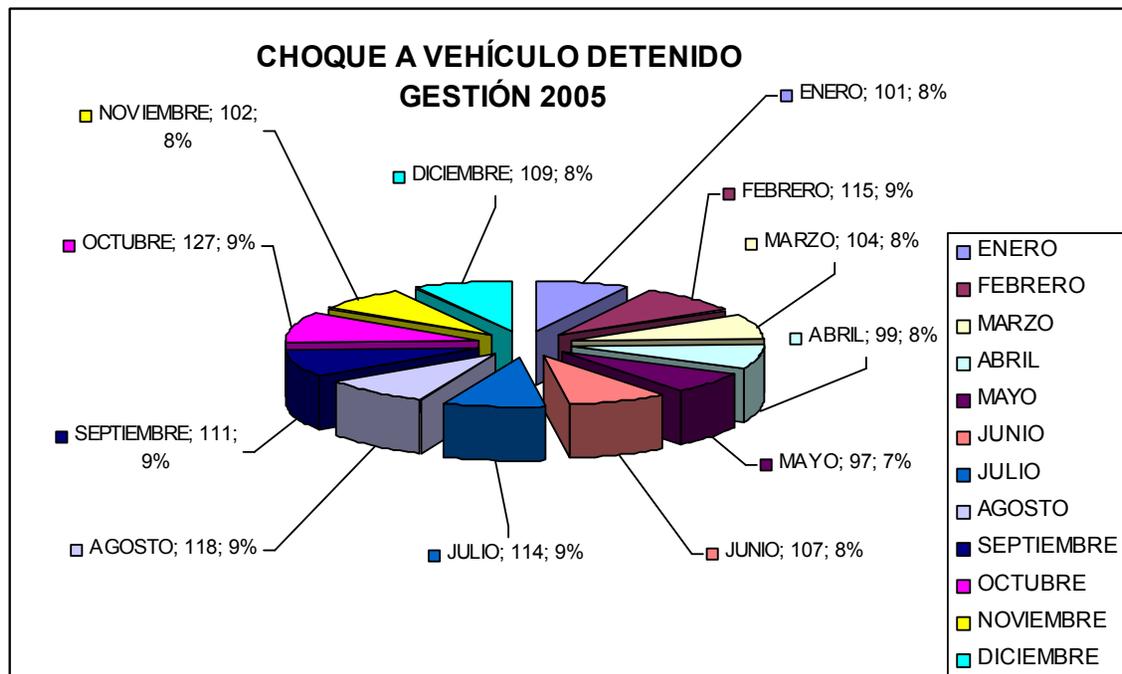


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

En la gestión 2005 se registraron en el Organismo Operativo de Tránsito un total de 4385 colisiones, con un mayor índice en el mes de noviembre.

5.2.6.3 Choque a Vehículo Detenido.

CUADRO N° 20
CHOQUE A VEHÍCULO DETENIDO - GESTIÓN 2005
CIUDAD DE LA PAZ

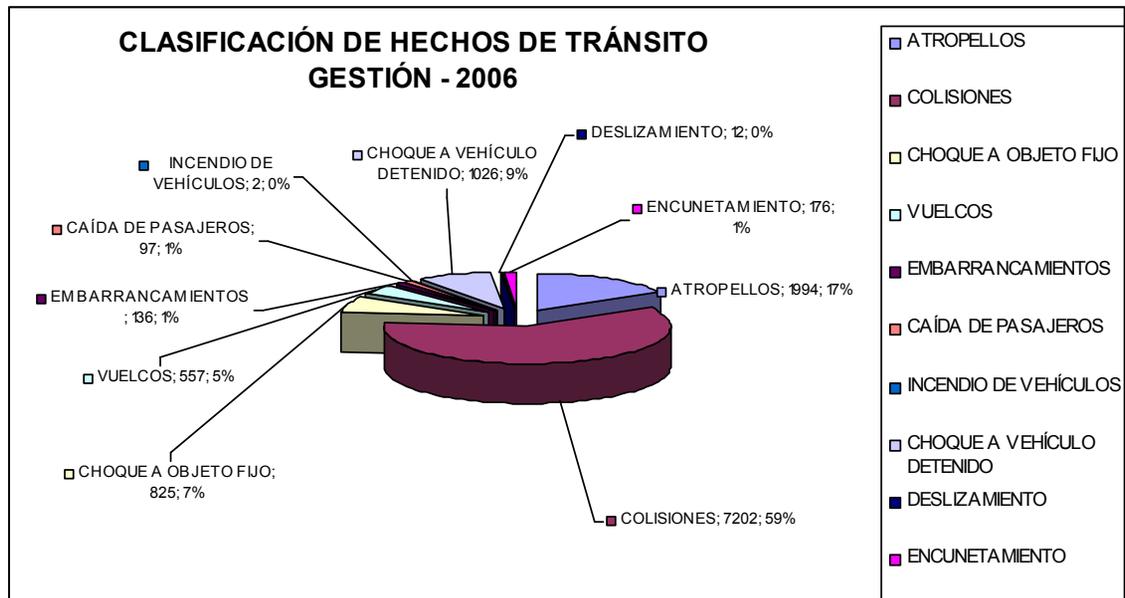


Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

5.2.7 GESTIÓN 2006

5.2.7.1 Clasificación de Hechos de Tránsito.

CUADRO Nº 21
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2006
CIUDAD DE LA PAZ



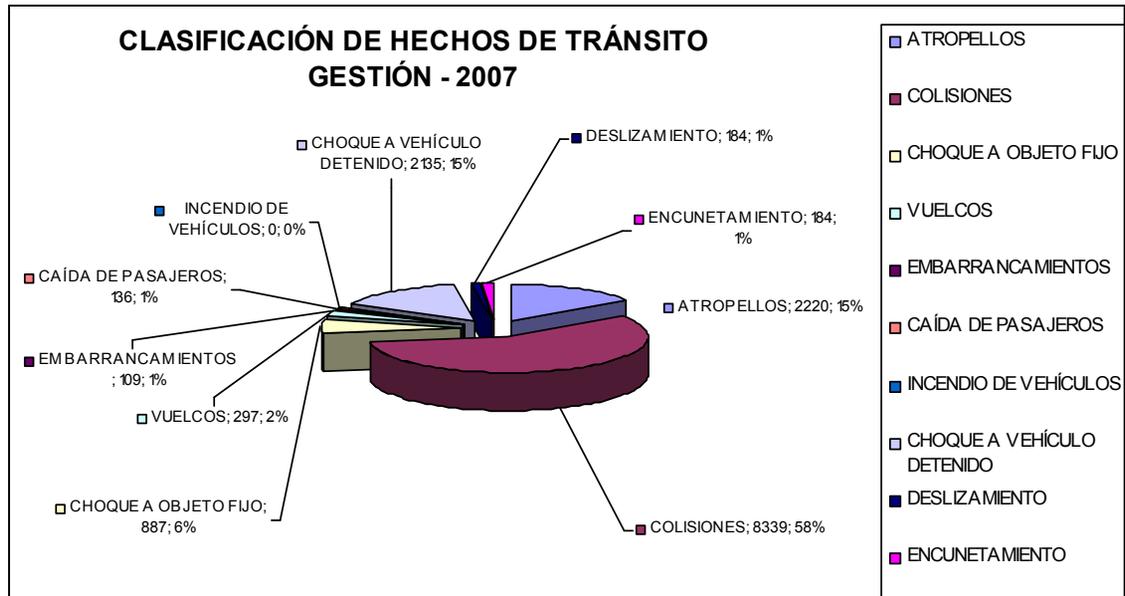
Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Del total de los casos atendidos por el Organismo Operativo de Tránsito dentro de la gestión 2006, se ha registrado con un mayor índice las colisiones con un número de 7202 casos y en un tercer lugar choque a vehículo detenido con 1026 atenciones. Tal cual se observa en el gráfico anterior, el índice de colisiones con respecto a las anteriores gestiones se ha incrementado considerablemente con casi un 75 % con respecto a la gestión 2005.

5.2.8 Gestión 2007

5.2.8.1 Clasificación de Hechos de Tránsito

CUADRO Nº 22
CLASIFICACIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO - GESTIÓN 2007
CIUDAD DE LA PAZ



Fuente: Organismo Operativo de Tránsito.

Del total de los casos atendidos por el Organismo Operativo de Tránsito dentro de la gestión 2007, se ha registrado con un mayor índice las colisiones con un número que llama la atención, 8339 casos y en un tercer lugar choque a vehículo detenido con 2135 atenciones.

CAPÍTULO VI

PROPUESTA

“CREACIÓN DEL SEGURO OBLIGATORIO POR DAÑOS MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”

6.1 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.

Conforme el hombre ha evolucionado en lo largo de la historia de la humanidad, sus diferentes actividades han generado códigos de normas y procedimientos, situación que ha sido tomada en cuenta por la actividad aseguradora.

Siendo que el seguro se constituye en la obligación que asume una entidad legalmente reconocida, ante un acontecimiento incierto y futuro a fin de resarcir la pérdida del beneficiario, quién a su vez está obligado a efectuar una prestación periódica, se ha efectuado una diversa clasificación del mismo; donde dentro de los seguros denominados de interés, se encuentran a aquellos diferenciados por su objeto.

De tal forma es que esta clasificación responde a un bien determinado, que cuenta con características propias y únicas, donde, pese a su semejanza con otros, cuenta con peculiaridades que lo permiten distinguirse. Tal el caso de los automotores, ya que poseen un número distintivo en la placa de circulación, número de motor, chasis y otros.

Por otro lado, la figura del seguro obligatorio, se encuentra tutelada por el Estado, quién mediante la normativa vigente determinará su

creación, reglamentación y cumplimiento a través de los órganos respectivos.

Tal cuál establece la doctrina, el objeto del seguro se fundamenta en el riesgo, donde para que sea válido es necesario que el mismo exista. Dicha situación se presenta de forma inminente dentro del campo automotor en la realidad boliviana, puesto que la excesiva cantidad de vehículos circulantes en el territorio nacional provoca congestionamientos y por ende accidentes de tránsito que fuera de poner en riesgo a la población, generan también un evidente riesgo en la integridad y de los automotores ante los daños materiales que el siniestro pueda ocasionarles.

En función a los riesgos asegurables, una característica común de los seguros es la satisfacción de una necesidad eventual y concreta, donde se debe restituir la cosa dañada; es decir, que a fin de compensar el daño debe compensarse al beneficiario con una suma de dinero que permita la continuidad de sus actividades.

Si bien existe la posibilidad de cubrir el daño material en un automotor causado por un accidente de tránsito en base a la contratación de un seguro de responsabilidad civil, donde el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado por el daño patrimonial que éste sufra como consecuencia legal de una

responsabilidad civil, el mismo contempla primas muy altas, que dentro de la realidad económica boliviana solo es accesible a un número muy limitado de la población. Por ello debe crearse un mecanismo que responda a esta realidad mediante la creación de un seguro obligatorio que con primas accesibles en base a la oferta y la demanda regulada lleguen a toda la población.

6.2 FUNDAMENTACIÓN JURÍDICA

La garantía del ejercicio de los Derechos Fundamentales del ser humano que nuestra legislación establece en función a la Constitución Política del Estado y diferentes cuerpos legales, contempla no solamente el reconocimiento al derecho de formular peticiones individual o colectivamente, a la capacidad jurídica con arreglo a las leyes y a la garantía de la propiedad privada; sino también, al derecho de recibir por parte del Estado la protección necesaria para garantizar la estabilidad del trabajo y la continuidad de los medios de subsistencia de la población.

El evidente desempleo existente, ha provocado que muchos ciudadanos incursionen en el autotransporte público, lo que ha ocasionado un incremento en el parque automotor de todo el país.

Esta actividad, se ha constituido en la actualidad en un medio de subsistencia para un sector importante de la población, que responde a una necesidad mayoritaria de movilización de los habitantes.

Tal situación, infiere el ejercicio por parte del Estado boliviano de garantizar esta actividad, dando continuidad a esta labor, protegiendo el instrumento de trabajo de este sector de la población, en estricto cumplimiento a los principios enunciados en la Constitución Política del Estado.

En sujeción a la ley general, el 25 de junio de 1998 es promulgada La Ley de Seguros de la República de Bolivia, Ley N° 1883, normativa que enmarca las actividades que contemplen el asumir riesgos de terceros y conceder coberturas, así como la contratación de seguros en general entre otros, con la supervisión de la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

La Ley N° 1883, proporciona como sustento jurídico a la presente investigación la obligación del Estado de garantizar la defensa del capital humano en base a dar continuidad a sus medios de subsistencia, mediante el establecimiento de seguros obligatorios, tal es el caso del seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito propuesto.

La necesidad de una pronta reparación del daño, se ve comprometida con la obligación del Estado de proteger los medios e instrumentos de trabajo de la población.

Como otro antecedente normativo, debe mencionarse al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "SOAT", mismo que se sujeta a la atribución normativa señalada en la Ley N° 1883 de Seguros, que señala en su Art. 36 que la creación de seguros obligatorios sólo pueden ser establecidos por Ley y que deberán ser administrados separadamente de los otros seguros que administre la entidad aseguradora, donde sus pólizas deberán ser uniformes y deberán ser autorizadas por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

El Código de Comercio boliviano, regula al contrato de seguro, donde el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir la prestación convenida al producirse la eventualidad prevista y el asegurado a pagar la prima. Señalando además, que la cobertura del seguro implica toda clase de riesgos en los que exista interés asegurable, salvo prohibición expresa de la ley.

Dicho cuerpo legal, reconoce la existencia del "riesgo", como el suceso incierto, capaz de producir una pérdida o daño económico y que en caso de ocurrir y estar asegurado, hace exigible la obligación del asegurador.

El sustento legal que brinda el Código de Comercio, se constituye en uno de los principales respaldos jurídicos que posibilita la creación del seguro obligatorio por daños materiales en accidente de tránsito, ya que existe un interés asegurable en función al riesgo permanente. De tal forma es que se al acontecer el riesgo cubierto por el contrato de seguro, se produce el siniestro, quedando el asegurador en la obligación de indemnizar al asegurado.

Por otra parte, el Código de Comercio, establece parámetros para la existencia del seguro de responsabilidad civil, en función a que el asegurador se obliga a indemnizar al asegurado los daños sufridos como consecuencia de determinada responsabilidad en que incurra frente a un tercero. Donde la indemnización puede hacerla el asegurador pagando al tercero damnificado, por cuenta del asegurado; bajo las sumas obligadas y tomando en cuenta el límite del monto del seguro.

En cuanto al límite del monto del seguro, cabe señalar que la propuesta técnica de la presente tesis enmarca como riesgo cubierto a la totalidad de los daños materiales.

Con la creación de este seguro obligatorio, se ha iniciado el ejercicio de la defensa del capital humano en base a dar continuidad a los

medios de subsistencia de la población, obedeciendo los principios rectores constitucionales.

6.4 ANTEPROYECTO DE LEY “SEGURO OBLIGATORIO PARA CUBRIR LOS DAÑOS MATERIALES DE AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO”.

La Constitución Política del Estado, en su Art. 22 señala que el Estado no solo reconoce y garantiza la propiedad privada, sino también en su Art. 157 Par. II, reconoce la obligación del mismo de asegurar la estabilidad en el trabajo, así como la continuidad de los medios de subsistencia de la población, conforme lo establece en su Art. 158 Par. I.

La Ley N° 1883 de Seguros en su Artículo 36 dispone la defensa del capital humano protegiendo la continuidad de sus medios de subsistencia, en relación con los seguros obligatorios que sólo pueden ser establecidos por Ley y que deberán ser administrados separadamente de los otros seguros que administre la entidad aseguradora, sus pólizas deberán ser uniformes y deberán ser autorizadas por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros.

Siendo el Código de Comercio el que regula las relaciones jurídicas derivadas de la actividad comercial, establece en su Art. 979 que el asegurador se obliga a indemnizar un daño o a cumplir una prestación convenida al producirse la eventualidad prevista y el asegurado a pagar la prima. En el contrato de seguro el asegurador será, necesariamente, una empresa autorizada.

El Código de Comercio en su Art. 980, señala que pueden ser objeto de seguro toda clase de riesgos en el que exista un interés asegurable. El mismo cuerpo legal contempla en su Art. 1087 en concordancia con el Art. 1083 del mismo cuerpo legal, al seguro de responsabilidad civil.

**ANTEPROYECTO DE LEY DE SEGURO OBLIGATORIO
PARA CUBRIR LOS DAÑOS MATERIALES DE
AUTOMOTORES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

LEY N°

LEY DE DEDE 200...

EVO MORALES AIMA

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

Por cuanto el Honorable Congreso Nacional ha sancionado la siguiente Ley:

EL HONORABLE CONGRESO NACIONAL

DECRETA:

CAPÍTULO I

ÁMBITO DE APLICACIÓN Y OBJETO DEL SEGURO

ARTICULO 1º (Ámbito de Aplicación).-

Las disposiciones de la presente ley, serán aplicables a todos los vehículos a motor que mantengan como estacionamiento habitual el territorio boliviano, sean cuales fueran sus características técnicas, de funcionamiento y otras.

ARTICULO 2º (Naturaleza del Seguro Obligatorio).-

El Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, se constituye en el mecanismo adecuado para reparar los daños materiales de automotores ante la

desprotección a los ingresos y estabilidad laboral y social de los afectados, por la falta de reparación pronta y oportuna de los vehículos siniestrados.

ARTICULO 3º (Alcance de la cobertura).- El Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, otorga cobertura uniforme y única de gastos que cubran los daños materiales en automotores ocasionados por un accidente de tránsito. Siendo la acción directa contra la entidad aseguradora.

ARTICULO 4º (De la Responsabilidad Civil).-

El conductor de vehículos a motor se constituye en responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de los mismos, en los daños materiales que se causen con motivo de la circulación.

El conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable.

Si concurrieran la negligencia del conductor y la del perjudicado, se procederá a la equitativa moderación de la responsabilidad y al reparto en la cuantía de la indemnización, atendida la respectiva entidad de las culpas concurrentes.

Una vez determinada la responsabilidad civil por la autoridad llamada por ley, en cuanto al valor de la pérdida sufrida y de la ganancia que hayan dejado de obtener, previstos, previsibles o que conocidamente

se deriven del hecho generador, podrán ser reclamados por la entidad aseguradora.

CAPÍTULO II

OBLIGATORIEDAD, EXENCIONES Y EXCLUSIONES

ARTICULO 5º (De la Obligación de asegurarse).-

Todo propietario, sea persona natural o jurídica de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en Bolivia estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, determinado por reglamentación

ARTÍCULO 6º.- (EXENCIONES).

Quedan exentos de contratar el Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, los vehículos con matrícula extranjera que ingresen de forma provisional o temporalmente al país, por un período máximo de 30 días.

ARTICULO 7º (Del incumplimiento a la Obligación de asegurarse).-

El incumplimiento de la obligación de asegurarse determinará:

- a) La prohibición de circulación por el territorio nacional de los vehículos no asegurados.

- b) El depósito del vehículo en dependencias señaladas por el Organismo Operativo de Tránsito, con cargo a su propietario, mientras no sea concertado el seguro.

ARTICULO 8º (EXCLUSIONES DE LA COBERTURA)

Quedan excluidos de la cobertura del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, los automotores que se encuentren comprendidos en las siguientes circunstancias:

- a) Competencias de automóviles u otros vehículos motorizados.
- b) Accidentes de tránsito fuera del territorio nacional.
- c) Automotores que se encuentren fuera de las áreas determinadas para su circulación.
- d) Daños materiales producto de convulsiones sociales, conflictos armados, sismos o terremotos.

CAPÍTULO III

VIGENCIA Y CONTRATACIÓN

ARTICULO 9º (Vigencia del Seguro).

La póliza del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, tendrá un periodo de vigencia de un año calendario, computable a partir del inicio de cada gestión; debiendo ser renovada de forma anual.

ARTICULO 10º (Contratación del Seguro).-

El Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, podrá contratarse con toda entidad aseguradora que se encuentre legalmente establecida y autorizada por la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros, a elección del beneficiario.

ARTICULO 11º (Transferencia de vehículo).-

Ante la transferencia del derecho propietario del vehículo, se transfiere también la cobertura del seguro, en cuanto se encuentre vigente.

ARTICULO 12º (Daños no cubiertos por el Seguro).-

La cobertura del seguro, no comprende a los daños personales o de bienes afectados que son transportados por el vehículo, así como de

terceros que sean afectados en el momento de su circulación por el vehículo causante.

CAPÍTULO IV ASEGURADOR

ARTICULO 13º (SATISFACCIÓN DE LA INDEMNIZACIÓN)

El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, deberá satisfacer al titular del automotor asegurado, el importe de los daños materiales sufridos, conforme a tabla de especificaciones técnicas y avalúo técnico.

ARTICULO 14º (PLAZO PARA LA INDEMNIZACIÓN)

La entidad aseguradora, efectuará el pago por los daños materiales ocasionados en el vehículo asegurado, en un plazo máximo de cinco días a partir de la presentación de todos los requisitos exigidos para el titular de la póliza.

ARTICULO 15º (SANCIONES)

Si la entidad aseguradora no hiciera efectivo el pago dentro del plazo señalado en el artículo anterior, deberá efectuar el pago adicional correspondiente a intereses aplicados conforme a lo dispuesto por la tasa bancaria y calculados de forma diaria. Así mismo, se aplicarán las sanciones que señale la Superintendencia de Pensiones Valores y Seguros, así como aquellas señaladas por ley.

ARTICULO 16º (REPETICIÓN POR RESPONSABILIDAD CIVIL)

El asegurador, podrá ejercer la repetición por el pago de daños y perjuicios ya sea mediante acuerdo voluntario con el responsable o mediante la vía judicial ante sentencia de responsabilidad civil por la cobertura de daños materiales en el automotor asegurado.

CAPÍTULO V

DEL ASEGURADO, REQUISITOS Y PROCEDIMIENTO PARA LA OBTENCIÓN DEL BENEFICIO

ARTICULO 17º (RECLAMACIÓN DEL PAGO DEL SEGURO)

El asegurado, o sus herederos, tendrán acción directa para exigirlo, dentro del transcurso de un año, tiempo en el que prescribe la acción directa.

ARTICULO 18º (DOCUMENTOS QUE CERTIFICAN EL SEGURO OBLIGATORIO)

Los documentos que certifican la contratación del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, son: el Certificado del seguro en función del registro de la póliza en la Superintendencia de Pensiones, Valores y Seguros; y la Roseta del Seguro Obligatorio.

ARTICULO 19º (NOTIFICACIÓN DEL SINIESTRO)

Toda persona que acredite interés legítimo ante cualquier accidente de tránsito, deberán notificar del siniestro a la entidad aseguradora, salvo impedimento de fuerza mayor debidamente acreditado, que en ningún caso deberá sobrepasar los tres meses.

ARTICULO 20º (REQUISITOS)

Los requisitos señalados a continuación, se constituyen en indispensables para la reclamación del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, sin los cuales el asegurado no podrá exigir pago alguno.

- a) Póliza del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito.
- b) Certificado de accidente emitido por el Organismo Operativo de Tránsito

ARTICULO 21º (DECLARACIONES FRAUDULENTAS).-

Toda persona que realice declaraciones fraudulentas con respecto a las causas, circunstancias u otras declaraciones que perjudiquen la naturaleza del Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito, serán procesadas y sancionadas conforme al Código Penal.

Remítase al Poder Ejecutivo, para fines constitucionales.

Sala de sesiones del H. congreso Nacional.

La Paz, de de 200....

H., Presidente del H. Senado Nacional.- H., Presidente de la H. Cámara de Diputados.- H., Senador Secretario.- H., Senador Secretario.- H., Diputado Secretario.- H., Diputado Secretario.- Por tanto, la promulgo para que se tenga y cumpla como Ley de la República.

Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los días del mes de de dos mil años.

EVO MORALES AIMA, Presidente Constitucional de la República.-
....., Ministro de Gobierno.

CONCLUSIONES
Y
RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El movilizarse por medio de automotores para realizar diferentes actividades, se constituye en una acción cotidiana dentro de toda sociedad; así mismo, la estabilidad laboral que genera el autotransporte público, representa un parámetro muy importante para el desarrollo económico y social de nuestro país, de tal forma es que el Estado se encuentra en la obligación de garantizar la continuidad de las actividades de los afectados que utilizan automotores como instrumento de trabajo.

Si bien la legislación nacional contempla la obligación del resarcimiento ante una acción dolosa o culposa que ocasione un perjuicio, existe desprotección jurídica en cuanto a la reparación de los daños de automotores en función a un accidente de tránsito, al no producirse la reparación inmediata de los daños en los vehículos.

La inexistencia de un seguro obligatorio por daños materiales en vehículos, provoca una clara desprotección a los ingresos y estabilidad laboral y social de los afectados, por la falta de reparación pronta y oportuna de los vehículos siniestrados.

La obligatoriedad de contratar un seguro que cubra los daños materiales en automotores, ha sido contemplada por diferentes legislaciones, situación que ha permitido otorgar una adecuada protección a la estabilidad laboral de los conductores al encontrar una respuesta eficaz ante un siniestro.

El Estado boliviano, a través de la Constitución Política del Estado, no solo reconoce y garantiza la propiedad privada, sino también en su reconoce su obligación para asegurar la estabilidad en el trabajo, así como la continuidad de los medios de subsistencia de la población.

La Ley N° 1883 de Seguros, como ley especial, reconoce que para la defensa del capital humano protegiendo la continuidad de sus medios de subsistencia, deben crearse seguros obligatorios, tal es el caso del SOAT. Sin embargo, esta afirmación amplía la cobertura a todo medio que defienda los extremos señalados.

El derecho positivo nacional, contempla la figura de la contratación de seguro por responsabilidad civil, siendo que además se reconoce la posibilidad de asegurar todo lo que sea susceptible de riesgo.

Tomando en cuenta el análisis estadístico realizado sobre hechos de tránsito suscitados en la ciudad de La Paz y el Alto, se ha podido

evidenciar que de la clasificación que hace el Organismo Operativo de Tránsito sobre 10 tipos de hechos, las colisiones ocupan el primer lugar; y los choques a vehículo detenido se encuentran entre el segundo y tercer lugar.

Dentro de las gestiones 2000 a 2007, las estadísticas muestran que si bien ha existido por año en las ciudades de La Paz y El Alto un promedio de 4000 colisiones y 1100 choques a vehículo detenido, en el último año estas cifras se han incrementado hasta 8339 en el caso de colisiones y 2135 en choques a vehículos detenidos.

RECOMENDACIONES

Debe tomarse en cuenta la realidad económica y social que afronta nuestro país, donde si bien existen procedimientos legales para la reparación de daños, los mismos requieren un proceso largo y tedioso, necesitándose por ello nuevos mecanismos que contribuyan al bienestar de la población.

En función a la inexistencia de un seguro obligatorio por daños materiales en vehículos, con la consiguiente desprotección a los ingresos y estabilidad laboral y social de los afectados, por la falta de reparación pronta y oportuna de los vehículos siniestrados; debe implementarse el Seguro Obligatorio para cubrir los Daños Materiales de Automotores en Accidentes de Tránsito.

Debe tomarse en cuenta que el derecho positivo boliviano, incorpora los medios normativos necesarios y de sustento para la creación del seguro obligatorio planteado en la presente tesis.

Debe darse una respuesta inmediata y urgente al problema identificado, ya que de no ser así, se enfrenta paulatinamente el incremento de desempleo al no contar con un instrumento de trabajo.

BIBLIOGRAFÍA

LIBROS

- ARCE, José, "Elementos Básicos del Seguro", Superintendencia Nacional de Seguros y Reaseguros, La Paz – Bolivia, 1983.
- BREBBIA, Roberto, "Problemática Jurídica de los Automotores", Editorial Astrea, Buenos Aires – Argentina, 1982.
- CERAM, C.W. "Dioses Tumbas y Sabios", (14 edición), Ediciones Destino Barcelona – España, 1.972.
- DE MARTINO, Francesco, "Historia económica de la Roma antigua" Tomo I, Editorial Akal, Roma, 1.985.
- ESCUDERO, José Antonio. "Curso de Historia del derecho": Fuentes e instituciones Político-Administrativas", Editorial Gráficas Solana, Madrid – España, 1.990.
- FERNANDEZ, Bulte, Julio, "Historia de las Ideas Jurídicas y Políticas de Roma", Editorial Pueblo y Educación, Habana – Cuba, 1984.
- HEDEMANN, J.W., "Tratado de Derecho Civil", Vol. III, ed. Revista de Derecho Privado, Madrid - España, 1958.

- JIMÉNEZ DE AZÚA, Luís, "Tratado de Derecho Penal", Tomo I, Editorial Losada, Buenos Aires – Argentina, 1977.
- MAZEAUD, Henri, León y Jean, "Lecciones de Derecho Civil", Tomo II, ed. Jurídicas Europa América, Buenos Aires – Argentina, 1978,
- MESSINEO, Francesco, "Manual de Derecho Civil y Comercial", Tomo VI, ed. Jurídicas Europa América, Buenos Aires – Argentina, 1979.
- MULLER, "Historia de Roma de Tito Livio", (Livius XXI, 63, 3-4), Weissemborn, Berlin – Alemania, 1.977.
- PEIRANO, Facio, Jorge, "Responsabilidad Extracontractual", ed. Temis, Bogotá – Colombia, 1981.
- POLYBIUS, "Historiae", Editorial Büttner - Wobst, 1.882 y García Garrido, "Derecho Privado Romano: Instituciones", 4ta ed., Madrid – España, 1.988.
- SOLER, Amadeo, "Seguro de Automotores, Responsabilidad Civil, Daños al Vehículo, Robo y Hurto", Editorial Astrea, Buenos Aires – Argentina, 1978
- TECLA, Alfredo, GARZA, Alberto, "Teoría, Métodos y Técnicas en la Investigación Social", Ediciones de Cultura Popular, 1974.
- ZANNONI, Eduardo, "El Daño en la Responsabilidad Civil", ed. Astrea, Buenos Aires – Argentina, 1987.

ENCICLOPEDIAS Y DICCIONARIOS

- ENCARTA.- Enciclopedia Electrónica, Microsoft Corporation U.S.A. 2007.
- DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA DE LA LENGUA, Edición Digital, 2007.
- DICCIONARIO JURÍDICO CABANELLAS, Edición Digital.
- DICCIONARIO JURÍDICO CABANELLAS, Diccionario enciclopédico de Derecho Usual, Tomo IV, ed. Heliástica, Buenos Aires - Argentina, 1979
- OMEBA, Enciclopedia Electrónica Jurídica, Argentina, 2002.
- LAROUSSE, Diccionario Ilustrado, Argentina, 1998.

LEYES

- ❑ Constitución Política del Estado
- ❑ Código Civil
- ❑ Código de Comercio
- ❑ Ley de Seguros de Bolivia
- ❑ Código de Tránsito
- ❑ D.S. N° 25785 Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito "SOAT"

SITIOS Y PÁGINAS WEB

- ❑ Enciclopedia Libre de consulta Wikipedia"
<http://www.wikipedia.org>
- ❑ Lexjuris Puerto Rico
<http://www.lexjuris.com/>
- ❑ Biblioteca jurídica del Congreso de Bolivia
<http://www.congreso.gov.bo>

A N E X O S

