

DOCTRINA

LA ACCION DIRECTA DE LA VICTIMA CONTRA EL ASEGURADOR EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD AUTOMOVILISTICA

I

Eventualmente la víctima de un accidente automovilístico puede prevalerse de sus derechos contra el asegurador del responsable del daño, por distintos medios.

De acuerdo con la concepción clásica la solución consiste en decir que la víctima es un tercero en relación al contrato de seguro de responsabilidad intervenido entre el asegurado y el asegurador. Este último la ignora. La víctima no puede proceder sino por los métodos ordinarios de ejecución de que dispone un acreedor contra el deudor de su deudor; ella puede utilizar la acción oblicua, adquirir una cesión de crédito del asegurado o practicar un embargo retentivo.

Pero ninguno de estos procedimientos protegen eficazmente a la víctima. En el caso de que se cumplan las condiciones necesarias para el ejercicio de la acción oblicua prevista por el artículo 1166 del Código Civil, la víctima tendrá que sufrir el concurso de los acreedores del asegurado, además de que tendrá que soportar que el asegurador le oponga todas las excepciones que serían oponibles al asegurado.

Si la víctima logra que el asegurado responsable le haga una cesión del crédito que el tiene contra el asegurador, el derecho de la víctima quedaría gravado con todas las excepciones que el asegurador pueda oponer al asegurado responsable.

Finalmente, la víctima de un accidente de automóvil podría emplear el procedimiento de embargo retentivo contra el asegurador, dándole la orden a éste último de no pagar la indemnización de seguro al asegurado responsable. Pero este procedimiento también se torna ineficaz, pues todas las excepciones oponibles al asegurado serán oponibles a la víctima. En vista de la ineficacia de estos procedimientos, se torna necesaria la creación

de un instrumento jurídico que proteja a la víctima. Debe tratarse de una técnica que cree un lazo directo entre el asegurador y la víctima. Esta nueva técnica es llamada Acción Directa o Derecho Propio. Ella constituye el objeto del presente trabajo de investigación.

A partir del nacimiento de esta técnica jurídica en el campo de los seguros de responsabilidad, y específicamente en materia de seguro obligatorio de vehículos de motor, ya la víctima goza de un privilegio sobre su indemnización; pudiendo reclamar directamente al asegurador sin tener que sufrir el concurso de los acreedores del asegurado, lo cual conducía a soluciones inicuas ya que la víctima, que era la que en realidad había sufrido el daño, corría el riesgo de no ser resarcida integralmente por tener que compartir su indemnización con los acreedores del asegurado.

En el curso del presente trabajo haremos un estudio de la acción directa o derecho propio de la víctima contra el asegurador, en materia de responsabilidad civil automovilística obligatoria, tanto en Francia, país de origen de nuestro derecho, como en República Dominicana. Para lograr este objetivo nos referiremos a la noción de acción directa o derecho propio, su interés, así como su origen tanto en el campo del derecho en general como en el dominio de los seguros de responsabilidad. (I) Tendremos que preguntarnos entonces si en Derecho dominicano la víctima de un accidente de automóvil tiene un derecho propio sobre su indemnización. (II)

Una vez establecida la existencia de la acción directa o derecho propio, fijaremos la extensión de ese derecho que, por cierto, dependerá de la extensión del seguro obligatorio. (III)

Nos referiremos entonces a la autonomía del derecho propio de la víctima de las relaciones del

asegurado y asegurador, lo cual tendrá como consecuencia la inoponibilidad a la víctima de las excepciones que el asegurador hubiera podido oponer al asegurado. (IV))

Finalmente, examinaremos la forma de hacer valer este derecho ante los tribunales, es decir, la puesta en obra de la acción directa de la víctima. (V)

I. LA NOCION DE LA ACCION DIRECTA

La *Acción Directa* y el *Derecho Propio* son nociones jurídicas creadas por la Doctrina y la Jurisprudencia como respuesta a necesidades que la evolución social origina y que requieren de estos instrumentos jurídicos. Ellas, como fuentes creadoras de Derecho, aportan estos productos jurídicos que luego el Legislador consagrará de modo expreso.

En ciertos casos un acreedor puede demandar directamente al deudor de su deudor. La acción Directa permite al acreedor pasar por encima a su deudor para llegar directamente al deudor de su deudor. Así, la persona lesionada en un accidente automovilístico, que es un tercero con respecto al contrato de seguro celebrado entre el automovilista y la compañía aseguradora, puede alegar ese contrato contra el asegurador: puede reclamar directamente al asegurador, mediante su acción directa contra éste, la reparación del daño.

La ventaja de la Acción Directa radica en que sustrae el crédito del tercero contra el deudor de su deudor, al concurso de los restantes acreedores de su deudor. El goza de un privilegio sobre los restantes acreedores de su deudor. Mas aún: se hace pago de modo exclusivo sobre el crédito perteneciente a su deudor.

A. La Génesis de la Acción Directa

El Derecho es una Ciencia Social y como tal evoluciona con la Sociedad. A medida que la vida se moderniza, creándose situaciones jurídicas nuevas que en épocas pasadas hubieran resultado imprevisibles, evoluciona el Derecho aportando soluciones viables a los nuevos problemas creados. El surgimiento de la Acción Directa en la Ciencia del Derecho obedece a la necesidad de resolver esos problemas.

1. El Inicio de la Acción Directa en la Técnica Jurídica

La Revolución Industrial del Siglo XVIII, fuente originaria de todo el avance tecnológico e industrial que conoce el mundo hoy en día, la expansión de las grandes ciudades y el nacimiento de otras nuevas, causaron el surgimiento de relaciones jurídicas nuevas. Se hacía necesario elaborar una herramienta jurídica capaz de explicar los lazos que unían a personas que se ignoraban mutuamente, rompiendo así con el famoso principio "res inter alios acta alteri nocere non debet".

En efecto, la sociedad industrial que nacía no podía someterse a la arcaica concepción de las relaciones contractuales. Basta señalar algunos hechos que ponen de relieve esta situación: la práctica del subarrendamiento, que tiene su origen en las emigraciones rurales hacia la ciudad, debía conducir a crear un lazo entre el propietario y el sublocatario.

Más adelante, son los accidentes de automóviles que han llevado a los juristas a interrogarse sobre el lazo que podría existir entre la víctima y el asegurador del responsable. En efecto, la víctima es un tercero con respecto al contrato de seguro. Ella no puede proceder contra el asegurador sino ejerciendo como acreedora la acción del asegurado, su deudor; no puede ejercer sino la acción oblicua establecida en el artículo 1166 del Código Civil.

2. La Acción Directa en el Código Civil.

El Código Civil Napoleónico de 1804 estableció en tres casos excepcionales una acción Directa en beneficio del acreedor contra el deudor de su deudor:

a) *El artículo 1753 del Código Civil* establece que "no esta obligado el subarrendatario establece que "no esta obligado el subarrendatario con el dueño, sino hasta cubrir el precio del subarriendo de que pueda ser deudor en el momento del embargo, y sin que pueda alegar pagos hechos anticipadamente. Los pagos hechos por el subarrendatario, ya sea en virtud de una cláusula de su contrato, o como consecuencia de la costumbre establecida en el lugar, no se reputaran hechos como anticipos".

El arrendador, a pesar de ser un tercero con respecto al contrato de subarrendamiento

celebrado entre el arrendatario y el subarrendatario, puede obtener de éste último que le abone directamente la suma que el adeuda al arrendatario, a título de subarrendamiento, en la medida en que el arrendatario no le haya pagado los alquileres.

b) El artículo 1798 del Código Civil dice: "Los Albañiles, carpinteros y demás artesanos que han sido empleados en la construcción de un edificio o de otra obra cualquiera hecha por ajuste, no tienen acción contra aquel por cuya cuenta se hace, sino hasta la concurrencia de lo que sea deudor con relación al contratista en el momento en que ejerzan su acción".

Los obreros permanecen ajenos al contrato celebrado entre el contratista y su cliente; pero ellos se benefician de una acción directa contra este último para el pago de sus salarios.

c) El artículo 1944 del Código Civil dice: "El mandatario responde de aquel a quien pone en su lugar para la gestión: 1. cuando no ha recibido poder para hacerse sustituir; 2. cuando le ha sido conferido el poder sin designar persona, y la que hubiere escogido fuere notoriamente incapaz o insolvente. *En cualquier caso puede el mandante obrar directamente contra la persona en quien sustituyó el mandatario*".

De esta manera, el mandante, tercero con respecto al contrato celebrado entre el mandatario y el sustituto del mandatario, es beneficiario de una acción directa contra este último.

Los redactores del Código Civil de 1804 concedieron la acción directa únicamente en estos tres casos. Necesidades futuras habrían de exigir su extensión a otros campos.

B. La Acción Directa en el Dominio del Seguro de Responsabilidad

La primera ley que intervino en Francia en esta materia fue la del 19 de febrero de 1889, pero estaba circunscrita a los casos de incendio para el seguro de riesgo locativo y la repetición de los vecinos. Esta ley en su artículo segundo, párrafo tercero, prohibía al asegurador abonarle la indemnización al asegurado mientras la víctima (el propietario del objeto arrendado, el vecino) o el tercero que se hubiera subrogado en su lugar, no hubiera sido resarcido.

La Ley fue interpretada en el sentido de que el propietario y el vecino se beneficiaban de un privilegio sobre la indemnización. Incluso se

consideró que el asegurador solo podía liberarse en manos de la víctima; otorgándosele a esta última una acción directa contra el asegurador para el pago de la indemnización. En este sentido se pronunció la cámara civil de la Corte de Casación Francesa, mediante sentencia del 17 de julio de 1911. (1).

La introducción de la acción directa en el campo del seguro de responsabilidad, continuó con la Ley francesa del 28 de mayo de 1913 que en materia de seguros contra los accidentes ocasionados a los terceros, agregó un nuevo párrafo al artículo 2102 del Código Civil. De acuerdo con esta nueva Ley, el tercero lesionado por el accidente o sus derechos habientes (entendiéndose la víctima inicial, toda persona que sufra un daño en razón del accidente, sobre todo, los deudores de pensiones, rentas) tenían un privilegio sobre la indemnización debida por el asegurador. Asimismo, se establecía que el pago hecho al asegurado no era liberatorio hasta tanto la víctima no hubiera sido resarcida.

A partir de estas disposiciones la jurisprudencia interpretó que la víctima tenía una acción directa contra el asegurador. En efecto, la Cámara Civil de la Corte de Casación Francesa, en una sentencia del 14 de junio de 1926 decía: "*atendido*: que la ley del 28 de mayo de 1913 agrega un párrafo al artículo 2102 del Código Civil creando en beneficio de la persona lastimada por un accidente, un derecho propio sobre la indemnización de la que el asegurador del responsable se reconoce o ha sido reconocido deudor en virtud de la convención de seguro, no solamente proveyéndolo de un privilegio frente a los otros acreedores del asegurado, sino diciendo que ningún pago hecho por el asegurador sera liberatorio hasta tanto el acreedor privilegiado no haya sido desinteresado; *atendido*: que la víctima del accidente encuentra en el derecho propio que le ha conferido la ley la fuente de una acción directa que le permite poner en causa al asegurador al mismo tiempo que el asegurado con la finalidad de fijar contradictoriamente entre las partes ante todo la existencia del crédito de reparación y su monto, y en segundo lugar, la indemnización debida por el asegurador, y que este último estara obligado, hasta la concurrencia de su deuda, de entregar en sus manos; que la obligación impuesta al asegurador de conservar esta suma en interés de la persona lesionada tiene por consecuencia necesaria permitirle a este reclamar directamente el pago; *atendido*: que el recurso objeta en vano, de una parte, que al suponerlo provisto de una acción directa, Mazet (la víctima) no podía ser admitido a ejercerla antes que su calidad de acreedor de

Chavassus, haya sido previamente establecida; de otra parte, que esta acción es irrecusable en razón de que el contrato de seguro tiene una cláusula expresa que prohíbe toda puesta en causa de la compañía; *atendido*: en efecto, que la sentencia atacada no estatuye con respecto al asegurador más que después de haberse pronunciado sobre la responsabilidad de Chavassus; que por otra parte, las estipulaciones de la póliza no podían poner obstáculo al ejercicio de un derecho que el acreedor privilegiado tiene no en virtud del contrato; pero si de la Ley" (2). De esta manera la Corte de Casación rechazó el recurso interpuesto contra sentencia dictada por la Corte de París, del 4 de mayo de 1922.

Con esta sentencia la Corte de Casación Francesa aporta la primera piedra al edificio que ella va a construir en materia de seguro de responsabilidad. En los dos primeros atendidos la Corte de Casación Francesa fija el fundamento de la acción directa de la víctima contra el asegurador. En los últimos dos atendidos la Corte de Casación lanza la primera consecuencia lógica de la acción directa: la inoponibilidad de las estipulaciones del contrato de seguro con respecto a la víctima.

En el año 1930 interviene de nuevo el legislador francés y dicta la Ley del 13 de julio de ese año que, al extender a todos los seguros terrestres de responsabilidad las disposiciones limitadas a la Ley del 19 de febrero de 1889 (incendios) y de la Ley del 28 de mayo de 1913 (accidentes), ha concedido a la víctima una acción directa contra el asegurador sobre la suma debida por este último.

El artículo 53 de la Ley del 13 de julio de 1930 establece: "El asegurador no puede pagarle a nadie distinto del tercero lesionado la totalidad o parte de la suma debida por él, mientras que ese tercero no haya sido resarcido, hasta la concurrencia de dicha suma, de las consecuencias del hecho dañoso que haya llevado consigo la responsabilidad del asegurado".

De modo pues que de acuerdo con esta Ley la víctima no indemnizada se convierte en titular del crédito del responsable contra el asegurador. De aquí se derivan dos consecuencias: primero, la víctima, titular del crédito contra el asegurador, excluye a todos los acreedores del asegurado en cuanto a este crédito; y segundo, la víctima, titular de un derecho propio sobre el crédito que ella tiene contra el asegurador, posee una acción directa contra el asegurador.

II. TIENE LA VICTIMA UN DERECHO PROPIO SOBRE LA INDEMNIZACION EN MATERIA DE RESPONSABILIDAD AUTOMOVILISTICA OBLIGATORIA, EN DERECHO POSITIVO DOMINICANO? .

Se plantea ahora la cuestión de saber si la víctima de un accidente de automóvil en la República Dominicana, tiene un Derecho propio sobre su indemnización, y en consecuencia, posee una acción directa para proceder contra el asegurador del responsable y obtener el cobro de la misma, excluyendo así a todos los demás acreedores del asegurado.

El problema tiene capital importancia si se tiene en cuenta que cada año son mayores el número de accidentes de automóviles en nuestro país; resultando numerosas personas lesionadas o fallecidas en estos accidentes.

De acuerdo con las estadísticas, para el año 1968 existían en el país 108,500 vehículos, para una población de 4.011,589. Para el año 1971 se registraron en el país 7,846 accidentes de tránsito, que dejaron un saldo de 4,941 personas heridas y 101 muertas. (3).

El tránsito de vehículos está regulado en nuestro país por la Ley No. 241, del 3 de enero de 1968, sobre tránsito de vehículos, la cual es una especie de Código de la Ruta Frances. Todas las transgresiones a esta ley son calificadas por el legislador como delitos.

A. La Ley 4117, de 1955, sobre Seguro Obligatorio de Vehículos de Motor

La Ley 4117, de 1955, estableció en nuestro país la obligación para todo poseedor o propietario de un vehículo de motor de proveerse de una póliza de seguro que cubra su responsabilidad civil por daños causados a terceras personas o a la propiedad.

Esta ley se implantó en nuestro país antes que una disposición similar se estableciera en Francia. En esta ocasión el Derecho francés, fuente originaria de nuestro derecho, se quedaba rezagado con respecto al derecho dominicano.

El contrato de seguro obligatorio de vehículos de motor es un contrato impuesto o forzado, que da al traste con aquellos famosos principios que se originaron en el individualismo de la Revolución Francesa: la autonomía de la voluntad y el libre consentimiento. En efecto, se trata de hacer primar

el interés social por encima del interés individual, pues lo que se quiere es garantizar los daños y perjuicios que sufran los terceros víctimas de accidentes de vehículos de motor.

La Suprema Corte de Justicia considera que el seguro obligatorio de vehículos de motor, ha sido establecido tanto en beneficio del dueño del vehículo como en beneficio de las víctimas de esos accidentes. (4).

En nuestro país existe libertad absoluta para concertar pólizas de seguro obligatorio sobre vehículos de motor, con cualquier compañía aseguradora que ejerza debidamente autorizada al negocio de los seguros en el país. Lo único que se necesita es que la póliza se ajuste a las disposiciones que con carácter imperativo establece la Ley 4117, de 1955.

Ahora bien, la Ley 4117 de 1955 sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, no establece de manera expresa en ninguno de sus artículos que la víctima tenga un Derecho propio sobre la indemnización, y, en consecuencia, este dotada de una acción directa para el cobro de la misma. Será nuestra jurisprudencia la que se encargará de llenar esta laguna.

B. Consagración del Derecho propio de la víctima por nuestra Suprema Corte de Justicia

Nuestra Suprema Corte de Justicia deduce del artículo 10 de la ley 4117, de 1955, sobre seguro obligatorio de vehículo de motor, que la víctima tiene un Derecho propio sobre la indemnización. En realidad el caso específico de determinar si la víctima tiene un derecho propio sobre la indemnización y, en consecuencia, está dotado de una acción directa nunca le ha sido planteado a nuestra Suprema Corte de Justicia. Sin embargo, en varias sentencias que ella ha pronunciado en materia de responsabilidad civil automovilística obligatoria, ha establecido en sus considerandos, y como una cuestión de principio, la existencia de un derecho propio de la víctima sobre la indemnización que ella deduce del artículo 10 de la Ley 4117 de 1955. En efecto, nuestra Suprema Corte de Justicia en una sentencia del 9 de diciembre de 1960 estableció lo siguiente: "Considerando que la Ley No. 4117, del año 1955, obliga a todo propietario o poseedor de un vehículo de motor a proveerse de un seguro que cubra su responsabilidad civil por daños causados a terceras personas, o a la propiedad y en su artículo

10 es incuestionable que le confiere a las víctimas de esos accidentes un derecho propio sobre la indemnización a pagar por la compañía aseguradora, derecho que tiene su fuente en la existencia de un contrato de seguro con anterioridad a la realización del riesgo." (5) Como se puede apreciar, nuestra Suprema Corte de Justicia no sólo establece un derecho propio de la víctima sobre la indemnización a pagar por la compañía aseguradora, sino que considera que ese derecho tiene su fuente en el contrato de seguro.

Nuestra Suprema Corte de Justicia ha vuelto a reafirmar el criterio antes expuesto, en una sentencia de diciembre de 1965: "Considerando que la Ley 4117 del año 1965, obliga a todo propietario o poseedor de un vehículo de motor a proveerse de un seguro que cubra su responsabilidad civil por daños causados a terceras personas o a la propiedad y en su artículo 10 le confiere a las víctimas de esos accidentes un derecho propio sobre la indemnización a pagar por la compañía aseguradora; que, además, ese derecho propio, esta fundado sobre textos que impiden que los mismos puedan ser objeto de modificaciones por una convención, tanto en lo que respecta al principio que consagran como en cuanto a sus efectos; que, por consiguiente, en las relaciones del propietario del vehículo y la compañía aseguradora, las estipulaciones contenidas en una póliza de seguro convenida para los fines de dicha Ley, pueden servir de base a una acción contra la parte que viole dichas estipulaciones, *pero no pueden constituir un obstáculo al ejercicio del derecho propio que ella confiere a la víctima de los accidentes causados con vehículos de motor...*" (6)

Tenemos pues que concluir que "tanto en Derecho francés como en Derecho dominicano, la víctima tiene una acción directa en contra del asegurador del responsable del daño." (7).

La interpretación de nuestra Suprema Corte de Justicia, en el sentido de que el artículo 10 de la Ley 4117, de 1955, le confiere un derecho propio a la víctima sobre la indemnización a pagar por la Compañía Aseguradora, es digna de elogio por su elevado espíritu de justicia ya que tiende a proteger a la parte más débil, la víctima. Asimismo se incorpora en el derecho dominicano una disposición que ya tenía vigencia en Francia desde 1930.

Si la víctima no gozara de su acción directa, su situación sería sumamente desventajosa. Ella sería un tercero con relación al contrato de seguro

entre el asegurado responsable y la compañía aseguradora de éste. Entonces no puede proceder el asegurador más que ejerciendo con carácter de acreedor, la acción de su deudor, el asegurado; no puede ejercer sino la acción oblícua. Se presentaría entonces la injusticia de que, en caso de insolvencia del asegurado, la víctima no podría obtener una reparación íntegra del daño que se le ha causado y se vería obligada a compartir con los demás acreedores la indemnización abonada por el asegurador. "Soluciones inicuas —escribe Vivante— porque toleran que alguien se enriquezca a expensas del que ha sufrido verdaderamente el daño; y peligrosas, porque pueden incitar a siniestros fraudulentos e imprudentes." (8)

Somos de opinión que este gran avance jurídico consagrado por nuestra Suprema Corte de Justicia en favor de las víctimas, y desconocido por muchos de nuestros juristas y estudiosos del Derecho, debe ser consagrado de manera expresa mediante una disposición legislativa. En este sentido bastaría la modificación de la ley 4117 de 1955, sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, estableciéndose de modo expreso que las víctimas gozan de un derecho propio sobre su indemnización y, por tanto, disponen de una acción directa para proceder al cobro de la misma pasando por encima de todos los acreedores del asegurado. Mas aún: el establecimiento de las condiciones para el ejercicio de dicha acción, su prescripción, sus reglas de fondo y forma, el tribunal competente, etc., tal y como ocurre en Francia.

III. LA EXTENSION DEL DERECHO PROPIO DE LA VICTIMA.

El derecho propio de la víctima de un accidente automovilístico esta limitado por la extensión del seguro obligatorio.

En los puntos que siguen nos referiremos a la responsabilidad asegurada y al daño asegurado, o sea al objeto del Derecho propio. Finalmente, nos referiremos a la víctima que es el titular del Derecho propio.

A. La responsabilidad Asegurada.

El Derecho de la víctima contra el asegurador está determinado en su extensión por la responsabilidad asegurada y depende pues de la existencia de esta. En efecto, el asegurador no debe

ninguna garantía en virtud del contrato de seguro, cuando la responsabilidad del asegurado no se ha comprometido frente a la víctima.

De modo pues que la existencia de la responsabilidad del asegurado es la condición previa necesaria para el surgimiento del Derecho propio de la víctima contra el asegurador.

Ahora bien, conviene preguntarse si la responsabilidad asegurada debe ser la responsabilidad del propietario del vehículo, de su detentador o de cualquiera que lo conduzca.

1. Extensión de la Obligación de Seguro

En tiempos pasados, existió en Francia una cláusula que se hizo muy famosa, en virtud de la cual las compañías aseguradoras estipulaban que ellas no tomarían a su cargo más que la responsabilidad nacida como consecuencia de un accidente causado por el asegurado mismo. Era la célebre "Cláusula de Conducción Exclusiva" mediante la cual las compañías aseguradoras restringían los derechos de las víctimas.

No obstante, las necesidades sociales dieron al traste con esta cláusula, y se le ha puesto fin en Francia a los innumerables problemas que ella ocasionaba mediante el decreto No. 59-135, del 7 de enero de 1959, cuyo artículo Primero dispone "que los contratos de seguros (obligatorios) deben cubrir la responsabilidad civil del suscriptor del contrato, del propietario del vehículo y de toda persona que tenga, con la autorización, la guarda o la conducción de este vehículo."

En nuestro país existe la Ley No. 4117, del año 1955, sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, cuyo artículo Primero establece: "Todo propietario o poseedor de un vehículo de motor que circule por las vías terrestres del país, esta obligado a proveerse de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil en los casos de accidentes causados por el vehículo a terceras personas o a la propiedad".

Como se puede apreciar se trata de un texto legal bastante estrecho y las víctimas de los accidentes automovilísticos encontraban dificultad para obtener la reparación de los daños ocasionados, sobre todo cuando el automovil era conducido por una persona distinta del propietario, pues ella tenía que demostrar la relación de comitente a propusê entre el propietario y el conductor.

No se requería que las órdenes que recibiera el preposé se dieran en virtud de un contrato intervenido entre ellos. Tampoco la existencia de un salario como esencia de esa relación.

La víctima tenía que probar que el conductor del vehículo actuaba en el ejercicio o abuso de sus funciones; pero si la víctima sabía que este actuaba fuera de sus funciones y sin autorización del comitente, este último no era responsable.

Finalmente, era necesario que la víctima probara que el preposé había cometido una falta. En efecto, el comitente solo responde de los actos que siendo faltas causan daños.

Esta era la situación de la víctima hasta el año 1969. A partir de este año la jurisprudencia dominicana inica una tendencia de protección de la víctima. En efecto, la Suprema Corte de Justicia en una sentencia de mayo de 1969 ha acudido en ayuda de la víctima y ha invertido el fardo de la prueba. La referida sentencia establece: "Considerando que de conformidad con el artículo 1384, inciso Tercero, del Código Civil, los amos y comitentes son responsables de los daños causados por sus criados y apoderados en las funciones en que estén empleados; Considerando, que como consecuencia de los propósitos de las disposiciones legales antes transcritas, cuando el propietario o poseedor de un vehículo de motor cuya circulación es fuente reconocida de peligros, lo confía a otra persona para su manejo o conducción es preciso admitir que para los fines de la responsabilidad civil y el seguro obligatorio, el propietario o el poseedor debe presumirse como comitente de esa persona, salvo prueba en contrario a su cargo, y siempre que se establezca que el conductor del vehículo ha cometido una falta". (9)

De modo pues que nuestra Suprema Corte de Justicia ha establecido una presunción de comitencia en contra del propietario del vehículo, pero se trata de una presunción *juris tantum* que admite la prueba en contrario a cargo del propietario del vehículo.

Nuestra Suprema Corte de Justicia ha intervenido también en favor de las víctimas, creando una presunción de guarda que pesa sobre el propietario del vehículo. En una sentencia del 16 de mayo de 1973 la Suprema Corte de Justicia decía: "Considerando, que de acuerdo con el carácter obligatorio y de interés social de la Ley No. 4117, de 1955, sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, es necesario admitir para una buena administración de justicia no sólo una

presunción de comitencia en el propietario de un vehículo que lo confía a otro para su conducción, salvo prueba en contrario, lo que mantiene a su cargo la responsabilidad consiguiente, sino que asimismo su condición de guardián subsiste, y su reponsabilidad por lo tanto se mantiene, aún cuando el propietario haya prestado o facilitado ocasionalmente el vehículo a un tercero para su uso o utilización, como ocurrió en la especie; pues lo que podría desplazar la guarda a otras manos, para excluirle de responsabilidad, además de los casos de pérdidas y de robo, es si el propietario establece con la presentación de un contrato formal preexistente, que había dado en alquiler o en virtud de otro vínculo contractual, el vehículo a un tercero; pues, en tal hipótesis, es obvio que cesa su condición de guardián, y ya no ha lugar a presunción de responsabilidad como tal; criterio este limitado a la guarda de los vehículos de motor, los que por constituir una fuente permanente de peligro, al ser puestos en circulación, el legislador los sujeta a un régimen particular de seguros, no sólo haciéndolo obligatorio, sino con el propósito evidente de brindar una protección a los terceros que puedan ser víctimas de un accidente; que si se admitiera una interpretación distinta y con ello la posibilidad de probar por testigos que el propietario en el momento del accidente lo había prestado o confiado a otra persona, y que con ello quedaba liberado y junto a el la compañía aseguradora, se desconocería o burlaría el propósito esencial de la Ley No. 4117 de 1955, al instituir el seguro obligatorio a que ella se refiere..." (10).

Esta sentencia no solo ratifica la presunción de guardián que pesa sobre el propietario del automovil, sino que además establece que ni este ni la compañía aseguradora pueden liberarse de esta presunción probando por testigos la guarda porque lo había prestado o confiado a una tercera persona. Para ellos liberarse de esta presunción deben probar uno cualquiera de los hechos siguientes: a) que el vehículo fue perdido o robado; b) que el vehículo había sido dado en alquiler a un tercero; c) la existencia de cualquier otro vínculo contractual.

Debemos concluir diciendo que el seguro obligatorio de vehículo de motor cubre la responsabilidad civil del responsable del daño frente a la víctima del accidente o a los herederos de ésta. El responsable del daño puede ser: a) el conductor del vehículo; b) el comitente del conductor; c) el guardián del vehículo que ha ocasionado el daño, y d) el padre o la madre del

conductor, si este es un menor de edad; el maestro o artesano, si el conductor es obrero o aprendiz de aquellos.

2. Naturaleza del Seguro Obligatorio

Debemos preguntarnos ahora si el seguro obligatorio de vehículos de motor protege la responsabilidad civil de las personas que hemos mencionado en el sub-título anterior o la responsabilidad civil del vehículo.

¿Se trata de un seguro *In Rem* o de un seguro *INTUITU PERSONAE*? En Francia el seguro obligatorio de vehículos de motor tiene un carácter "In Rem", real, sobre la cosa. Basta cuestionar la finalidad del seguro obligatorio para encontrar su carácter. El legislador ha querido que los accidentes sobrevenidos con el empleo de automóviles estén asegurados. Se trata de asegurar el hecho de una cosa y no de una persona.

En nuestro Derecho, según la tesis del Doctor Salvador Jorge Blanco, nuestra jurisprudencia tiende a reafirmar el carácter *In Rem* del seguro obligatorio de vehículo de motor, al permitir que la póliza pueda ser cedida, bastando aun después del accidente, la notificación al asegurador. (11)

La Suprema Corte de Justicia en una sentencia de octubre del año 1967, y con respecto a este punto, ha dicho: "Cuando el asegurado con sujeción a la citada Ley transfiere el seguro, basta que la compañía aseguradora haya adquirido conocimiento de la cesión, para que este ligada frente al cesionario; la citación hecha, a la compañía aseguradora por el cesionario, o el tercero designado, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 4117, equivale, si contiene la indicaciones suficientes, a la notificación de la cesión, la cual, a partir de ese momento sera oponible a la compañía aseguradora". (12)

La posibilidad de cesión del seguro obligatorio es lo que lleva a concluir al doctor Jorge Blanco el carácter *In Rem* del seguro obligatorio. En efecto, si el seguro fuera *intuitu personae*, hubiera sido concluido en consideración de la persona; luego, sería imposible su cesión a otra persona.

Sin negar que la tesis antes expuesta goza de asidero jurídico, somos de opinión que el seguro obligatorio de vehículos de motor en Republica Dominicana no es *In Rem* o que por lo menos su caracter *In Rem* no es absoluto. Si el seguro obligatorio de vehículos de motor fuera *In Rem*, sería un seguro sobre la cosa, luego la compañía

aseguradora debería responder de los daños ocasionados por el vehículo en todos los casos, sin importar quién lo conduzca y si este ha cometido o no una falta.

No obstante lo dicho anteriormente, somos de opinión que debemos ir evolucionando hacia un seguro obligatorio de vehículo de motor de naturaleza *In Rem*, pues de esta manera todas las víctimas estarían protegidas. Sin embargo, en el estado actual de nuestro derecho prevalece el carácter de *intuitu personae* del seguro obligatorio de vehículos de motor, aún cuando se tiende a evolucionar y hacer del seguro obligatorio un seguro real.

B. El Daño Asegurado.

La Ley 4117 del año 1955, sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, establece una tarifa que fija el monto máximo por el cual responde la compañía aseguradora segun el daño sufrido.

El artículo 5 de la Ley 4117, modificado por la Ley 4341 del 14 de diciembre de 1955, establece que la póliza respondera civilmente, en caso de lesiones corporales o muerte de una persona, hasta RD\$ 3,000.00; en caso de lesiones corporales o muerte a más de una persona, hasta RD\$6,000.00; en caso de daños a la propiedad ajena por accidente hasta RD\$2,000.00. La póliza responde también hasta RD\$500.00 para el pago de las costas judiciales.

Sin embargo, y de acuerdo con la parte final del artículo 5 de la Ley 4117, "los propietarios de vehículos de motor podrán contratar pólizas que respondan, en los casos indicados, por mayor valor, y por cualesquiera otros riesgos."

En Francia del Decreto del 7 de enero de 1959 exige por vehículo y por siniestro una suma igual a 500.00 francos y sin distinguir entre daños corporales y materiales.

Debemos señalar aquí que en nuestro país, a diferencia de Francia, no existe un fondo de garantía. En Francia el artículo 15 de la Ley del 31 de diciembre de 1951, modificado luego por una ordenanza del 23 de septiembre de 1958 y por las leyes del 7 de enero de 1959 y 30 de noviembre de 1966, ha creado un fondo de garantía cuya finalidad es garantizar la reparación de los daños corporales causados en accidentes de circulación, en aquellos casos en que el autor responsable es desconocido, o siendo conocido no posee seguro, o

estaba asegurado insuficientemente y el es insolvente para cubrir las deficiencias de su seguro.

No obstante, a medida que el país avance económicamente, y, consecuentemente, social y políticamente, llegará el momento en que exista un fondo de garantía, obteniendo así nuestras futuras víctimas una mayor seguridad de ser resarcidas.

C. La Víctima.

En Francia se acostumbra dar una definición a contrario de la víctima. Se excluyen las personas que no pueden beneficiarse de la garantía cubierta por el seguro de responsabilidad automovilística obligatoria. Así la póliza de seguro cubre la reparación de los daños causados a toda persona que no sea el suscriptor del contrato de seguro, el propietario del vehículo, el conductor, así como sus esposas, sus ascendientes y sus descendientes cuando son transportados en el vehículo. Quedan excluidas también las personas que practican habitualmente la venta, la reparación de los vehículos, los garagistas, así como los representantes legales de la persona moral del propietario del vehículo, cuando son transportados en el mismo.

El artículo 5 del Decreto del 7 de enero de 1959, que crea el reglamento de administración pública para la aplicación de la Ley No. 58-208 del 27 de febrero de 1958, establece que se aplica principalmente a la reparación de los daños causados a personas transportadas a título gratuito u oneroso.

En nuestro derecho la víctima, que es la persona que ha sufrido el daño, ha sido considerada durante mucho tiempo como una persona no transportada en el vehículo que ha sufrido el daño. La Ley 4117 del año 1955, sobre seguro obligatorio de vehículos de motor, obliga a asegurar la responsabilidad cuasidelictual del asegurado que nace como consecuencia de la circulación de un vehículo de motor. Esta Ley no ampara ni la responsabilidad delictual del propietario del vehículo, ni obliga al propietario o poseedor del vehículo a asegurar su responsabilidad contractual.

En vista de que la responsabilidad contractual del propietario o poseedor del vehículo no estaba protegida, se consideraba que los pasajeros no estaban cubiertos por la póliza de seguro obligatorio del automóvil en el cual eran transportados, pues lo que existe entre el

conductor y el pasajero es un contrato de transporte, con la obligación de aquel de llevar el pasajero hasta su destino sano y salvo.

Sin embargo, nuestra Suprema Corte de Justicia cambio de cauce en el año 1966, y mediante sentencias del 8 de junio y 27 de julio de este mismo año, considero que los pasajeros estaban protegidos por la póliza de seguros obligatorio del vehículo en el cual eran transportados. (13).

Debido a estos precedentes jurisprudenciales, las compañías aseguradoras atravesaban una situación económica difícil, ya que estaban cubriendo un riesgo para el cual no habían cobrado.

Ante esta situación, y con la finalidad de proteger a las compañías aseguradoras, el Poder Ejecutivo promulgó la Ley No. 359 del 19 de septiembre de 1968, cuyo artículo I establece: "Mientras permanezca en vigencia la Ley de austeridad No. 348, de fecha 30 de agosto de 1968, y sus modificaciones, no podrán ser aumentadas las tarifas para seguro obligatorio de vehículos de motor, aprobada por Decreto del Poder Ejecutivo No. 1339, de fecha 8 de diciembre de 1955. Sin embargo, dicha tarifa podrá ser aumentada con la aprobación del Poder Ejecutivo, para el caso en que previo acuerdo entre las partes, se incluye expresamente en la póliza correspondiente, el riesgo de los pasajeros que ocupan los vehículos."

De esta manera quedaban excluidos los pasajeros de la póliza de seguro obligatorio de vehículos de motor. Nuestra Suprema Corte de Justicia había respetado la letra y espíritu de esta Ley hasta un tiempo relativamente reciente, rechazando las acciones civiles de los pasajeros víctimas de un accidente, en lo referente a la oponibilidad de las sentencias intervenidas contra las compañías aseguradoras siempre que estas demostraran en juicio que la póliza excluía a los pasajeros. (14)

Sin embargo, nuestra Suprema Corte de Justicia mediante una sentencia del 18 de octubre de 1976 desconoce la Ley No. 359 de 1968 y considera que los pasajeros están cubiertos por el seguro obligatorio de vehículos de motor. Decía nuestro más alto tribunal en esta sentencia: "Considerando que, la Corte a—qua expresa, al respecto, en el fallo impugnado lo siguiente: que si es cierto que el agraviado "S" iba en el vehículo conducido por el prevenido "R", y en éstas circunstancias dicho agraviado debe ser

considerado como un tercero, no es menos cierto que cuando se trata del seguro obligatorio contra daños ocasionados con un vehículo de motor, *las exclusiones no serán oponibles a terceros, según el artículo 68 de la Ley No. 126 de 1971, sobre seguros privados, y, en consecuencia el segundo medio del memorial carece de fundamento.*" (15)

Nuestra Suprema Corte de Justicia confunde, lamentablemente, las exclusiones contractuales con las exclusiones legales. Existen las primeras cuando las partes que celebran un contrato acuerdan excluir su responsabilidad en caso de que ocurra un determinado daño. Es a este tipo de exclusiones a que se refiere el artículo 68 de la Ley 126 de 1971.

Por el contrario, existen las exclusiones legales cuando una Ley dispone de modo expreso que un determinado tipo de daño o riesgo no está cubierto. Este es el caso de la Ley No. 359 del año 1968 que excluyó a los pasajeros de la póliza de seguro obligatorio.

De modo pues que la Ley No. 359 de 1968 sigue en vigencia y los pasajeros siguen excluidos de la póliza de seguro obligatorio. "Tanto es así que la Ley 126 dice en su artículo 164 que ella deroga y sustituye la Ley 3788 sobre compañías de seguros y sus modificaciones, así como las disposiciones del Código de Comercio referentes a seguros que le fueren contrarias, *dejando intacta la Ley 359 que ni aún implícitamente resulta alcanzada por sus disposiciones.*" (16)

Conviene señalar también que si bien es cierto que la Ley 126 de 1971, sobre seguros privados, es una ley especial; no es menos cierto que la Ley 359 de 1968 es mucho más especial puesto que se trata de una ley interpretativa de la Ley No. 4117 de 1955.

Debemos pues concluir diciendo que aunque para nuestra Suprema Corte de Justicia los pasajeros están cubiertos por la póliza de seguro obligatorio del automóvil en que ellos son transportados, somos de opinión que desde un punto de vista estrictamente jurídico ellos no lo están, ya que la Ley No. 359 de 1968 no ha sido derogada por la Ley No. 126 de 1971 sobre seguros privados.

IV. LA SEPARACION DEL DERECHO PROPIO

El Derecho propio de la víctima no cumple cabalmente su función como medio de protección de ésta, más que separándolo de las relaciones entre el asegurador y el asegurado.

A. El Principio de la Inoponibilidad de las Excepciones a la Víctima

En Francia un Decreto del 3 de junio de 1936 puesto en aplicación por el decreto-ley del 8 de agosto de 1935, impuso la obligación de insertar en la póliza una cláusula de inoponibilidad de las excepciones en materia de seguro de responsabilidad civil automovilística. Esa misma disposición fue retomada por el artículo 115 del Decreto del 30 de diciembre de 1938 estableciendo "que ninguna excepción será oponible a las víctimas de los accidentes o sus herederos, conservando el asegurador la facultad de oponerles la suspensión regular del contrato por no pago de la prima."

Esta disposición aplicada en principio únicamente al seguro de responsabilidad automovilística, ha sido extendida por Decreto del 15 de octubre de 1962 a todos los seguros de responsabilidad general.

Las pólizas de seguros que garantizan los riesgos de responsabilidad civil deben prever que en lo que concierne a esta garantía, ninguna excepción motivada por una falta del asegurado a sus obligaciones cometidas con posterioridad al siniestro no será oponible a las personas lesionadas o a sus causahabientes.

En Derecho Francés el decreto de 1959 establece tres excepciones inoponibles a la víctima o a su herederos. Estas excepciones son las caducidades, es decir, situaciones que se producen con posterioridad al siniestro, llamadas por algunos autores excepciones posteriores al accidente, la reducción proporcional de la indemnización y los derechos de Franquicias.

Todas las demás excepciones distintas de las antes mencionadas son oponibles a la víctima o a sus herederos, como por ejemplo la nulidad del contrato, la suspensión de la garantía por no pago de la prima, etc.

Cabe señalar que en otros países, como Inglaterra, Suiza, es el legislador quien ha intervenido declarando inoponibles a las víctimas todas o algunas excepciones. Este es el procedimiento que más se utiliza actualmente y es el que tiende a generalizarse.

La República Dominicana se ubica precisamente dentro de esta nueva tendencia. La Ley No. 126, de 1971, sobre seguros privados, ha consagrado la inoponibilidad de las excepciones a la víctima en materia de seguro obligatorio de

vehículos de motor. El artículo 68 de la referida ley, en su parte final, establece: "Las exclusiones de riesgos consignadas en la póliza eximen de responsabilidad al asegurador frente al asegurado y a terceras personas, *excepto cuando se trate del seguro obligatorio contra daños ocasionados por vehículos de motor, para los cuales dichas exclusiones no serán oponibles a terceros, salvo al asegurador recurrir contra el asegurado en falta.*"

De esta manera el legislador establece el principio de la inoponibilidad a las víctimas o a los terceros en materia de seguro obligatorio de vehículos de motor. La intención del legislador ha sido la de proteger a estas personas en aquellos casos en que el seguro más se necesita, como por ejemplo cuando el conductor no tiene licencia o se encuentra en estado de embriaguez al momento del accidente. A partir de esta ley la compañía aseguradora no puede invocar estas excepciones para liberarse del pago de la indemnización, y aunque la ley establezca que ella puede repetir contra el asegurado, en la práctica se torna utópico pues difícilmente ella lo haga.

El Doctor Salvador Jorge Blanco considera que en cuanto a las excepciones oponibles a las víctimas del accidente se debe hacer una distinción entre las caducidades y las excepciones. Las primeras son las situaciones que se produce con posterioridad al accidente y que resultan inoponibles a la víctima, como por ejemplo la declaración de la póliza en los plazos señalados por la ley; mientras que las excepciones son aquellas situaciones que se producen con anterioridad al accidente o concomitantemente con éste y son oponibles a la víctima, como por ejemplo la nulidad del seguro, la cancelación de la póliza por la falta de pago de la prima, etc. (17)

Nosotros, por el contrario, consideramos que a partir de la ley No. 126 de 1971, sobre seguros privados, no hay lugar a tal distinción y así lo considera nuestra Suprema Corte de Justicia, pues a partir de la promulgación de esta ley ella ha considerado que la falta de licencia del conductor o la embriaguez de éste al momento del accidente, ambas situaciones anteriores o concomitantes con el accidente y, por tanto, excepciones en sentido estricto del término según las considera el Doctor Salvador Jorge Blanco, son inoponibles a las víctimas de los accidentes.

Además mediante la consagración de la inoponibilidad de todas las excepciones posteriores o caducidades y de algunas de las excepciones

anteriores, es como se protege mejor el Derecho propio de la víctima sobre su indemnización.

La tendencia actual es que todas las excepciones, anteriores o posteriores, sean inoponibles a las víctimas. De este modo ellas estarían siempre seguras de ser resarcidas y estarán mucho más protegidas por el seguro obligatorio de automóvil.

B. Inoponibilidad de las excepciones anteriores al accidente

Actualmente existe una tendencia a la evolución, pues en la mayoría de los sistemas jurídicos se ha considerado que la inoponibilidad tan sólo de las excepciones posteriores al accidente es insuficiente para proteger el derecho de la víctima.

El sistema jurídico Francés, se contenta con declarar inoponibles las excepciones posteriores al accidente y con declarar inoponibles a las víctimas ciertas excepciones anteriores. La nulidad del contrato de seguro, el caso de "Non Assurance", es decir, cuando el riesgo realizado no está cubierto por la póliza, la suspensión de la garantía por no pago de la prima, son excepciones anteriores oponibles a la víctima.

En medio de este panorama tan desolador se podría pensar que la víctima está sacrificada. Sin embargo, no es del todo así ya que el decreto de 1959 instaura un régimen particular y un procedimiento especial para que el fondo de garantía automovilística tome a su cargo el siniestro si la víctima se le opone una de las excepciones antes indicadas.

De esta manera el fondo de garantía y el seguro obligatorio constituyen en Francia un todo coherente, que aporta una solución a este problema social que constituye la reparación de los accidentes de circulación.

Sin negar que el sistema francés logra proteger a la víctima mediante un doble recurso contra el asegurador y el fondo de garantía, no hay dudas de que lo ideal sería que se consagre la inoponibilidad a la víctima de todas las excepciones, tanto anteriores como posteriores, y que se permita, en contrapartida, que las compañías aseguradoras suban las primas de las pólizas de seguros obligatorio.

En nuestro país, a partir de la ley No. 126 de 1971, sobre seguros privados, se consideran inoponibles a la víctima todas las excepciones

posteriores al accidente o caducidades, y nuestra Suprema Corte de Justicia ha interpretado a partir de esta ley la inoponibilidad de ciertas excepciones anteriores, en materia de seguro obligatorio de vehículos de motor. Se trata de un sistema parecido al francés, con la diferencia de que en este último país existe el fondo de garantía que protege a las víctimas en los casos en que el asegurador invoca, de manera fundada, una excepción anterior que le es oponible; mientras que en nuestro país, en caso de que se invoque una excepción anterior oponible a la víctima, como la suspensión del seguro por falta de pago de la prima, ésta queda

desamparada pues en nuestro país no existe el fondo de garantía.

Creemos que nuestra legislación de seguros en general debe tender a la creación de un fondo de garantía similar al que existe en Francia, con lo cual lograríamos una mejor protección de la víctima.

Por otra parte, los avances que ha consagrado nuestra Suprema Corte de Justicia en materia de responsabilidad civil automovilística son elogiados y deben ser mantenidos. Es ella quien suele suplir las lagunas que provoca la inercia de nuestro legislador.

LIC. LUIS MIGUEL PEREYRA

