



## UNIVERSIDAD DE CIENCIAS EMPRESARIALES Y SOCIALES

---

---

### FORMULARIO PARA LA PRESENTACIÓN DE PROYECTOS DE TESIS O TRABAJO FINAL DE ACREDITACIÓN

Fecha de ingreso a la Carrera: 04/04/2013

Fecha de Presentación del Proyecto: 26/07/2013

**1) Nombre del aspirante.**

Eliana María Yanel Pesaresi

E- mail: [pesaresi\\_eliana@hotmail.com](mailto:pesaresi_eliana@hotmail.com)

**2) Carrera en el marco de la cual se presenta el Proyecto de Tesis**

**Doctorado en Derecho con orientación en Derecho Privado**

**3) Nombre del Director o Tutor del proyecto**

Prof. Dr. Julián Emil Jalil

**4) Título y Tema del Proyecto**

**4.1) Título:** Inoponibilidad de las exclusiones de cobertura de los contratos de seguro obligatorio, a los terceros víctimas de siniestros viales.

**4.2) Tema:** El fin social del contrato de seguro obligatorio.

## 5) Problema

El aumento del parque automotriz y, consecuentemente el de las víctimas de accidentes de tránsito son hechos notorios. De ahí que no pueda negarse la importancia que posee por estos días el seguro de responsabilidad civil.

Miles de víctimas sufren daños y no son reparadas, por no existir un patrimonio solvente que afronte las indemnizaciones y esto primordialmente sucede por el sistema de seguros que nos rige. Uno de los principales motivos es que el seguro pese a ser obligatorio por ley a partir del año 1995, las compañías cuentan con las suficientes defensas para evitar responder económicamente por los siniestros acaecidos.

La posibilidad de oponer a la víctima de un siniestro vial, exclusión de cobertura basada en la culpa grave o dolo del asegurado por parte de las compañías de seguro, en función de lo que prescriben los arts. 70 y 114 de la Ley Nacional de Seguros N° 17.418<sup>1</sup>, artículos éstos que exoneran al asegurador de otorgar la cobertura por la que fueron contratados, se contraponen con el fin buscado por el legislador al establecerlo como obligatorio.

Es un problema de solidaridad social, en el cual el seguro obligatorio ha llegado a verse por la ciudadanía como un elemento indispensable dentro de las sociedades de riesgo, que necesitan una garantía de que los daños causados por los accidentes vehiculares a terceros sean cubiertos de manera expedita.

Hace más de 50 años, un gran civilista como lo fue Julio Dassen (1945) afirmó:

El seguro de la responsabilidad civil es una institución que está aun en pleno desarrollo. Su historia nos enseña que muchas soluciones que en un momento dado parecieron excesivas a la dogmática, terminaron por imponerse y por encontrar la doctrina que les dio fundamentación jurídica. Una nueva etapa de esa evolución ha de ser, a mi juicio, la prohibición de que el asegurador pueda pactar como causa de caducidad la culpa del asegurado, de cualquier intensidad que sea, por lo menos en materia de daños producidos por automóviles (p.645).

---

<sup>1</sup> Ley nacional de seguros N° 17.418. Recuperado el 26 de junio de 2013 de <http://www.portaldeabogados.com.ar/portal/index.php/leyes/54-leyesnacion/229-17418-ley-seguros.html>

En un conocido fallo por su trascendencia en los medios de comunicación, como lo fue el caso “Cabello”, la cámara afirmó que siendo obligatorio el seguro de responsabilidad civil impuesto por la Ley de Tránsito, la aseguradora no se encuentra legitimada a oponer al damnificado las cláusulas de exclusión, porque la ley ha tutelado un interés superior, que es en materia de accidentes de tránsito la reparabilidad de daños a terceros, sin perjuicio de las acciones de repetición que posea frente al contratante.

Con el objetivo de lograr la mayor protección posible de las potenciales víctimas, y en pos de asegurar su reparación integral, dada la mejor posición en la que se encuentra el asegurador, es que consideramos que este último deberá responder ante el tercero víctima siempre que exista un siniestro causado por el asegurado, tomador, beneficiario y/o tercero autorizado. En el supuesto que cualquiera de ellos haya obrado con culpa grave o dolo, repetir de su asegurado la suma que se abonó en concepto de indemnización.

Basándonos en el primordial fin social que debe tener el instituto del Seguro, que conforme a nuestra legislación vigente es de carácter Obligatorio, las exclusiones de cobertura deberían ser inoponibles a las víctimas de siniestros viales habilitando solo la acción de repetición entre las partes que voluntariamente ingresaron a esta relación contractual, es decir, el binomio asegurado- asegurador.

Ante esta situación, el interrogante que pretendemos responder es, **si las exclusiones de cobertura oponibles a la víctimas de siniestros viales, se contraponen con el fin social que quiso proteger el legislador estableciendo al seguro como obligatorio.**

## **6) Justificación**

Nuestro trabajo centra la atención en la Ley N° 17.418, Ley de seguros, sancionada el 30 de agosto de 1967, especialmente en la sección XI, del capítulo II, al tratar “El Seguro de Responsabilidad Civil”, particularmente en sus artículos 70, 109, 114 y 118, en los cuales se constituye el objeto de análisis de la presente investigación. Estos artículos, establecen la posibilidad de exonerar al asegurador de

otorgar la cobertura por la que fueron contratados, si el tomador o beneficiario del seguro provoca/n el siniestro dolosamente o por culpa grave.

Este articulado quedaría en singular discordancia, con la Ley de Tránsito vigente, Ley 24.449<sup>2</sup>, en sus artículos 40 inc. C; 65 inc. B, 68 y 77 inc. Y, por la cual se dispuso a partir de su modificación en el año 1995, la obligatoriedad del seguro de Responsabilidad Civil frente a terceros, para todo automotor que se encuentre en condiciones legales de circular.

Contratar un seguro, dejó de ser un acto meramente voluntario en el solo interés de los contratantes, para pasar a ser un contrato con un fin primordial dentro de la sociedad.

El seguro obligatorio nace como una respuesta a la preocupación por brindarle la máxima protección posible a las víctimas de los accidentes automovilísticos y su fin mismo es que las víctimas encuentren siempre un patrimonio solvente a fin de hacer frente a la indemnización por la cual reclaman.

Como dice Elena Highton (1986):

... desde una óptica finalista, y mediando reglas de juego previamente conocidas, parece mas sano colocar el riesgo de la insolvencia del conductor o propietario a cargo de quien ingresa a la relación voluntariamente y a título lucrativo y no a cargo de quien es sorprendido por el siniestro en su persona o bienes por el solo hecho de circular en la vía pública... (p. 735)

Para lograr que la víctima sea resarcida, resulta necesario brindarle un deudor solvente, y la solución puede efectivamente pasar por el meridiano del seguro, el cual solo habrá de implicar un cambio de partes, sin que ello importe modificación de los principios de la responsabilidad civil.

Todo seguro obligatorio presupone la celebración de un contrato necesario, forzoso u obligatorio. Se trata de una derogación a la libertad contractual en punto a la libre y voluntaria decisión de vincularse negocialmente .

Comporta un supuesto en que razones de interés público fundamentan y justifican que se restrinja la libertad de conclusión, que por lo demás, es un derecho relativo, sujeto a reglamentaciones que lo compatibilicen con el bien común.

---

<sup>2</sup> Ley de Tránsito N° 24.449. Recuperado el 26 de junio de 2013, de <http://www.transitemosmejor.com.ar/Ley%2024449.pdf>

Rubén y Gabriel Stiglitz (1993) sostienen que la obligatoriedad, garantiza la efectividad de la reparación. Todas las víctimas serán resarcidas.

La admisión de la obligatoriedad del seguro automotor implica entonces, aunque no se la reconozca, un profundo e importante cambio en la concepción que se otorgó a los seguros de responsabilidad civil de automotores. Se trata de un claro replanteo que demuestra que la naturaleza, el fundamento, el quid o razón de la existencia de estos seguros no es la protección del patrimonio, ni mucho menos, la intención de disminuir los perjuicios que una eventual reparación de daños podría ocasionarle al responsable del deber reparatorio, sino por el contrario, la satisfacción del derecho resarcitorio de los potenciales damnificados.

En tal orden de ideas entendemos que el análisis de la problemática que nos convoca constituirá un nuevo aporte cuyo objetivo primordial es resguardar a las víctimas de un hecho dañoso, asegurándoles una adecuada alternativa indemnizatoria. El seguro automotor adquiere, de esta manera, un fuerte contenido y exterioriza una clara función social. Asimismo, creemos que la investigación que se desarrollará podrá contribuir en el planteo y resolución de conflictos concretos suscitados en sede judicial.

## **7) Marco teórico o referencial**

### **7.1. Contrato de Seguro. Objeto.**

Hay contrato de seguro cuando el asegurador se obliga mediante una prima o cotización, a resarcir un daño o cumplir la prestación convenida si ocurre el evento previsto (Título I art. 1 LS).

El contrato de seguro tiene como fin transferir del Asegurado al Asegurador, una parte de las pérdidas que puedan producirse por los riesgos que se encuentren asegurados. Cubre eventos que pueden ocurrir o no, por lo tanto la prestación debida depende de un acontecimiento incierto que hace que no sea posible la evaluación de la pérdida, sino hasta que ese acontecimiento se realice.

Ahora bien, pese al objeto perseguido por el contrato de seguros, que a todas luces es mantener indemne al patrimonio del asegurado, la normativa prevé para

determinadas circunstancias que el asegurador no se vea obligado a cumplir con la prestación debida.

El artículo 70 de la Ley de seguros, prescribe: “El asegurador queda liberado si el tomador o el beneficiario provoca el siniestro dolosamente o por culpa grave. Quedan excluidos los actos realizados para precaver el siniestro o atenuar sus consecuencias, o por un deber de humanidad generalmente aceptado.”

Consecuentemente el artículo 114 del mismo cuerpo legal dice: “El asegurado no tiene derecho a ser indemnizado cuando provoque dolosamente o con culpa grave el hecho del que nace su responsabilidad”.

Con respecto a los conceptos de dolo y culpa grave en materia de seguros, el primero no requiere mayor explicación ya que se da cuando el asegurado actúa con intención de provocar el siniestro (art. 1072 del Código Civil); mientras que en cuanto a la culpa, no basta para excluir la cobertura la imputación de meras negligencias del asegurado (arts. 512 y 1109 del Código Civil), ya que éstas están amparadas por la cobertura del seguro, sino que tiene que tratarse de una conducta extrema, grosera, gravísima, sumamente acentuada del asegurado, que constituya una infracción a la “debida diligencia” o a los “deberes objetivos de cuidado”, lindante con el dolo. “Una manifiesta despreocupación en la que no hubiera incurrido el asegurado de no existir el seguro”, es decir, que el asegurado provoca el siniestro en forma consciente a sabiendas de que está asegurado, pretendiendo de esa manera que el asegurador lo indemnice a él (por ejemplo caso de auto-robo del vehículo) o bien al tercero damnificado (caso de accidente de tránsito con daños a bienes o integridad física de terceros).

Algunos autores entienden que el concepto de culpa grave de la ley de seguros se identifica con la noción de “culpa con representación”, es decir, cuando el asegurado se representa el riesgo (posibilidad de ocurrencia del resultado dañoso) aunque sin quererlo, pero le es indiferente y actúa igualmente. En otras palabras, el asegurado lleva adelante la acción (sin intención, es decir, con negligencia, imprudencia o impericia), y sin querer causar el resultado (siniestro). Coincidimos con Stiglitz (1993) quien considera que “... la noción de culpa grave ocupa, con autonomía conceptual, la franja central cuyos linderos lo constituyen, de un lado, la

culpa leve, tal como es definida por el art. 512, Código Civil, y, del otro, el dolo, previsto por el art. 1072, Código Civil”. Agregando que la distinción no depende de la existencia de mayor o menor número de infracciones cometidas, sino por su intensidad, al ser la culpa grave un concepto relativo (apreciable) y cualitativo, más que cuantitativo. La diferencia está dada entre la mayor o menor gravedad de la situación creada...

En el seguro contra la Responsabilidad Civil, el riesgo cubierto integra el objeto del contrato de seguro, y de allí, nace su vital importancia a los efectos de una correcta interpretación de la técnica del seguro. Este riesgo asegurado se encuentra constituido por la eventualidad de un daño en el patrimonio del asegurado, o dicho en otras palabras, el riesgo se halla representado por la posibilidad de realización de un evento dañoso, futuro e incierto (art. 3 LS) previsto en el contrato, y que motiva el nacimiento de la obligación del asegurador consistente en resarcir un daño o cumplir la prestación convenida.

## **7.2. Ley Nacional de Transito Nº 24.449. Seguro Obligatorio.**

El seguro contra la responsabilidad civil fue implementado, con carácter obligatorio <sup>1</sup>, a partir del 1º de febrero de 1993, mediante dec. 692/92 (Adla, LII-B, 1725), que aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito y Transporte. Su art. 67 disponía:

“Seguro obligatorio. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, incluidos los transportados.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse en cualquier entidad autorizada para operar en el ramo...Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se puedan hacer valer luego...”.

El dec. 692/92 del 27 de abril de 1992 fue aprobado y corregido por el dec. 2254/92 del 1 de diciembre de 1992, aunque en el tema que nos interesa -seguro obligatorio- el texto original no sufrió modificaciones.

El 23 de diciembre de 1994 se sancionó la ley de tránsito 24.449, publicada el 10 de febrero de 1995, cuyo ámbito de aplicación “será el de la jurisdicción federal”, al que “podrán adherir... los gobiernos provinciales y municipales” (arts. 1° y 91).

Por su parte, el art. 95 dispuso la derogación de los decs. 692/92 y 2254/92, por lo que, desde entonces, la Ley de Tránsito se halla vigente no sólo en el ámbito federal sino, además, en todas aquellas jurisdicciones provinciales y municipales que hayan adherido a la misma. En otras palabras, en aquellas jurisdicciones que no hayan adherido al texto legal, el seguro obligatorio no está vigente.

De esta manera, la Ley de Tránsito Nacional, mediante su modificación, afectó a toda la ley de seguros.

Desde entonces, el asegurador ya no tendrá como único y primordial fin mantener indemne el patrimonio del asegurado sino, por el contrario, habrá un interés superior a proteger de trascendencia social, que será mantener indemne el patrimonio del tercero que entra a esta relación contractual forzado.

La reparación del daño se ve, en el esquema del Seguro Obligatorio Automotor de los países desarrollados y en la mayoría de los países en vía de desarrollo, como una exigencia necesaria de la solidaridad social hacia las víctimas de los riesgos causados por lo que se ha venido a conocer en la Sociología del Derecho como “sociedad del riesgo.” En el derecho comparado se han propiciado diversos sistemas para amparar a las víctimas de los accidentes de tránsito con el objeto de evitar las consecuencias que para ellas puede importar la insolvencia del deudor o la no individualización de la persona responsable. Se trata de procurar una justa reparación a las víctimas de accidentes de tránsito, ya que es un problema de seguridad social, pues la sociedad entera se encuentra interesada en que todos los damnificados, reciban efectivamente el resarcimiento merecido y que no sea solo un artículo doctrinario para el estudio.

### **7.3. Causa del siniestro.**

El dolo o la culpa grave del asegurado o tomador, para excluir la cobertura, debe haber sido la causa del siniestro respecto del cual se pretende invocarla. Esto significa que el dolo o culpa grave del asegurado o tomador, para excluir la cobertura, tiene que ser anterior o concomitante con la ocurrencia del siniestro. Recordemos que el asegurador sólo puede oponer al tercero damnificado las defensas nacidas con anterioridad al siniestro, pero no las posteriores al hecho siniestral (conf. art. 118 párrafo tercero LS).

Esto tiene que ver con la causalidad adecuada (art. 906 del Código Civil) que debe existir entre la conducta culposa (grave) o dolosa del asegurado y el daño ocasionado, por lo que si no se verifica esta conexión causal, no funciona la exclusión de cobertura en el caso concreto.

### **7.4. El Seguro Obligatorio en el derecho comparado.**

El régimen de seguro obligatorio de la responsabilidad civil de los automovilistas es el que llena de manera más simple, económica y eficaz la finalidad de tutela de las víctimas que tiene en vista el legislador al regular esta materia. Tal lo demuestra la aceptación que tiene en la actualidad en todo el mundo, siendo el adoptado por la mayoría de los países de Europa y América. Se entiende que la obligatoriedad es una pieza más del sistema de protección de las víctimas porque las garantías de solvencia que ofrecen las compañías aseguradoras permiten que los daños irrogados con el ejercicio de determinadas actividades sean efectivamente reparados.

Así podemos mencionar como ejemplo dentro de los sistemas que han adoptado países de América del Sur a Chile que ha objetivado la responsabilidad, mediante ley 18.490<sup>3</sup> del 2 de enero de 1986 del Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP), causado por vehículos motorizados, la que define el seguro de "...el pago correspondiente a la indemnización se dará sin investigación previa de la culpabilidad, bastando solamente la demostración del accidente y las consecuencias de muerte o lesión que el mismo causó a la víctima." No cubre ningún daño

---

<sup>3</sup> Recuperada el 19 de julio de 2013, <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=29893>

ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor” (el artículo 6 de la Ley de Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por circulación de vehículos motorizados, Ley Nro.18.490).

A su vez, Colombia, posee un sistema que remarca el fin social de los seguros, y sin dudas, se encarga de proteger a todos los damnificados de un accidente de tránsito. El SOAT es un Seguro Obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, incluye los vehículos extranjeros que circulan por el territorio nacional y excluye aquellos que se movilizan por vías férreas y la maquinaria agrícola. Lo creó la Ley 33 de 1986 y se reglamentó mediante el decreto 2544 de 1987. Entró en vigencia a partir del 1 de abril de 1988<sup>4</sup>. Actualmente se rige por los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y el Decreto 3.990 de 2007. Es un seguro que hace parte del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Por lo anterior, tanto las tarifas como las coberturas están reguladas por el Gobierno Nacional. Las principales características del SOAT son: 1) es un seguro de accidentes personales; 2) Los asegurados son las víctimas potenciales de accidentes de Tránsito; 3) Cubre los daños corporales a las personas en accidentes de tránsito; 4) Tiene incorporado coberturas en caso de muerte como consecuencia de un accidente de tránsito; Es de cubrimiento universal, es decir, cubre a todas las víctimas que resulten en accidentes de tránsito. Tienen la obligación de comprar este seguro, el propietario de todo vehículo automotor que circule en el país, incluyendo los vehículos extranjeros que circulen en forma transitoria por el territorio nacional. Su obligación es contar en todo momento con un seguro obligatorio vigente. Las compañías de seguros que tienen autorizado el ramo de seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, SOAT, tienen la obligación de expedir la póliza a quien la solicite. Lo anterior por cuanto con este seguro se desarrolla una función social encaminada a satisfacer entre otros, los siguientes objetivos: a) Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria,

incapacidad permanente, los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud. b) La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso aquellos siniestros causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados incluyendo al conductor del vehículo respectivo. En caso de accidente de tránsito, el seguro obligatorio cubre a todas las víctimas, esto incluye, al conductor, a los ocupantes particulares, a los pasajeros (vehículos de servicio público) y a los peatones. En los casos en que no existe seguro o el vehículo no es identificado, el Fondo de Solidaridad y Garantía del sector salud, a través de la subcuenta de Eventos Catastróficos y Accidentes de Tránsito ECAT, cubre a las víctimas. No se encuentra sujeto a exclusión alguna y por ende ampara todos los eventos y circunstancias bajo las cuales se produzca un accidente de tránsito.

En Perú, el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue establecido por el Código de Transporte y está regulado por la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre No. 27.181 de 1999, el Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y el Decreto Supremo No. 049-2000- MTC. El SOAT cubre supuestos de muerte y lesiones corporales sufridas por las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo<sup>5</sup>, como consecuencia de un accidente de tránsito. No incluye daños a las cosas. La responsabilidad del conductor no es determinante para la aplicación del SOAT. La víctima de daños causados por un vehículo no asegurado y cuyo responsable no cuente con recursos para resarcir por daños o que se haya dado a la fuga y no sea identificado debe asumir por su cuenta los daños materiales y su recuperación física y psicológica.

En Brasil, establece el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT). El mismo tiene una vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados. En caso de

---

<sup>4</sup> Recuperado el 26 de junio de 2013, [http://www.serviciosdetransito.com:8080/serviciosExternos/noticias/abc\\_soat.pdf](http://www.serviciosdetransito.com:8080/serviciosExternos/noticias/abc_soat.pdf)

<sup>5</sup> Recuperado el 26 de junio de 2013, en <http://www.soat.com.pe/sobreelsoat.html>

que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los causahabientes reciben igualmente la indemnización del DPVAT. El no pago de la póliza no hace caer la cobertura, solo no está habilitado para transitar por lo que el vehículo queda sujeto a fiscalización de la ley.

Consideramos así, que el tema en desarrollo abarca desde lo jurídico todo el Derecho de Daños, dado que se propone tomar herramientas ya existentes en nuestro sistema jurídico, y amalgamarlas de manera tal que nos permitan lograr la tan pretendida reparación integral; y desde lo social, resolver un tema de tan elevado interés, como es la desprotección de las víctimas de siniestros viales, otorgándoles a estas un responsable solvente que afronte los gastos médicos y/o generados a partir de ocurrido el siniestro.

## **8) Objetivos**

### **8.1) Objetivos generales**

8.1.1) Destacar al Seguro como una herramienta de utilidad social, a fin de que todas las víctimas puedan obtener una indemnización justa.

8.1.2) Identificar herramientas que sirvan de base para una mayor protección jurídica de las víctimas de accidentes de tránsito;

### **8.2) Objetivos específicos**

8.2.1) Resaltar y destacar la importancia social del seguro;

8.2.2) Analizar la evolución de la legislación a nivel nacional a fin de contemplar como el legislador se preocupó con el correr del tiempo de tutelar un interés superior, que es en materia de accidentes de tránsito la reparabilidad de daños a terceros.

8.2.3) Estudiar doctrina y jurisprudencia dentro del derecho argentino referida a la aplicación del régimen de responsabilidad de las compañías

aseguradoras ante siniestros acaecida por culpa grave o dolo del asegurado, a fin de contribuir en el planteo y resolución de conflictos concretos suscitados en sede judicial.

8.2.4) Propiciar una solución a las falencias actuales de nuestro sistema de seguros, a través de la acción directa, la acción de repetición y la inoponibilidad de las causales de exclusión de cobertura.

## **9) Hipótesis**

Las exclusiones de cobertura, que emergen del contrato celebrado entre las aseguradoras y los particulares, resultan inoponible a las víctimas de siniestros viales por contraponerse al fin social inmerso en la norma que dispone la obligatoriedad del contrato de seguro en la legislación argentina.

## **10) Metodología**

(Contestar solamente lo que corresponde al proyecto que se presenta)

### **10.1) Tipo de diseño.**

No experimental, descriptivo – explicativo. Se observará al objeto de investigación en su contexto natural, sin variar intencionalmente las variables, que favorezca a un incremento del conocimiento sobre la materia, y permita conocer el real tratamiento actual del tema y la repercusión social del mismo.

### **10.2) Unidades de análisis.**

Las unidades de análisis a considerar son la jurisprudencia, doctrina y legislación en la materia

### **10.3) Variables**

Diferentes posturas frente al carácter del seguro.

#### **10.4) Criterio de selección de casos.**

El tratamiento otorgado por la jurisprudencia, legislación y doctrina al objeto de estudio.

#### **10.5) Técnicas e instrumentos.**

El abordaje de la investigación será cualitativo y cuantitativo, utilizándose el modelo de investigación mixto “de enfoque dominante” por cuanto la investigación se desarrollará en forma predominante bajo el abordaje cualitativo.

Como técnicas cualitativas, se emplearán las de revisión de legislación, doctrina y jurisprudencia en la materia. Además, se realizarán entrevistas con juristas especializados, destinadas a ahondar la problemática analizada.

Como técnicas cuantitativas, se realizarán encuestas a víctimas viales y al Director de Seguridad Vial, que permitan reconocer algunos de los motivos que dificultan el ejercicio de sus derechos.

Los instrumentos que se utilizarán para procesar los datos son una guía de pautas para la conducción de la entrevista y un cuestionario para la realización de las encuestas.

### **11) Resultados esperados**

11.1) La modificación del articulado vigente de la ley de seguros, respecto a las exclusiones de cobertura;

11.2) La consagración del seguro como una herramienta de utilidad social;

11.3) El resarcimiento de todas las víctimas de accidentes viales, a fin de lograr la inoponibilidad de las exclusiones de cobertura.

### **12) Cronograma de Actividades.**

ACTIVIDADES	MESES																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
Examen de bibliografía y documentación, para recolección de datos			x															
Lectura y análisis de doctrina y jurisprudencia						x												
Estudio de derecho comparado			x															
Elaboración e implementación de entrevistas en profundidad y encuestas		x																
Redacción de informes parciales de investigación					x													
Elaboración del informe final																		x

### 13) Bibliografía y fuentes de información

#### 13.1) Bibliografía.

Abdala, M. (2001). La necesidad de reformar el sistema de seguros de responsabilidad civil de automotores. *LL 2001-A*, pp. 892-897, sec. doctrina.

Barbato, N. (1988). *Culpa grave y dolo en el derecho de seguros*. Buenos Aires: Hammurabi.

Borda, G. (1999). *Tratado de derecho civil. Obligaciones*. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Daray, H. (2005). *Práctica de accidentes de tránsito*. Buenos Aires: Astrea.

Dassen, J. (1945). El seguro de responsabilidad civil y la violación de leyes y ordenanzas por el asegurado. *JA.*, 1945-I, pp.885-888.

Josserand, L. (1951). *Derecho Civil*. Barcelona: Bosch.

Halperin, I. (1964). *Contrato de Seguros*. Buenos Aires: Depalma.

Halperin, I. (1986). *Seguros*. Buenos Aires: Depalma.

Halperin, I. y Barbato, N.H. (2003). *Seguros – Exposición Crítica de las Leyes 17.418, 20.091 y 22.400*. Tercera Edición, Buenos Aires: Depalma

Highton, E. (1986). Desprotección actual de las víctimas de accidentes de tránsito. Algo acerca del seguro obligatorio. *JA*, 1986-IV-735.

López Mesa, M. (2005). *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*. Santa Fe: Rubinzal – Culzoni.

Morello, A. M. – Tronccoli, A. A. (1970). *En torno al contrato impuesto, en derecho privado económico*. La Plata: Platense.

Masnatta, H. (1965). *Las nuevas fronteras del contrato*. Buenos Aires: Abeledo Perrot

Morandi, J.C.F. (1971). *Estudios de derecho de seguros*. Buenos Aires: Pannedille.

Mosset Iturraspe, J. y Piedecabras, M. (2010). *Accidentes de Tránsito*. Buenos Aires: Rubinzal Culzoni.

Ospina Fernández, G. y Ospina Acosta, E. (2000). *Teoría general del contrato y del negocio jurídico*. Bogotá: Temis.

Piedecabras, M. (1999). *Régimen legal del seguro*. Santa Fe: Rubinzal.

Perucchi, H. A. (1998). La culpa grave en el contrato de seguros. *La Ley*, 1998-E pp. 997/1001.

Stiglitz, Rubén s. y Stiglitz, Gabriel A. (1993). *Seguro Automotor Obligatorio*, Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Stiglitz, R. S. (2001). *Derecho de Seguros*, Tomo I, Tercera Edición. Buenos Aires: Abeledo Perrot.

Sobrino, W. (2009). *Consumidores de Seguros*. Buenos Aires: La Ley.

Sobrino, W. (2003). *Seguros y Responsabilidad Civil*. Buenos Aires: La Ley.

Trigo Represas, F. A. – Compagnucci De Caso, R. (1987). *Responsabilidad civil por accidentes de automotores*. Buenos Aires: Hammurabi.

Trigo Represas, F. A. – López Mesa, M. (2004). *Teoría general de la responsabilidad civil*.- Buenos Aires: La Ley.

### 13.2) Fuentes de información.

CNCiv., Sala D, 30-11-05, "Franco, Agustín y otros c. Robles, María C. y otros", *LL 02-06-06*, p. 7.

CNCiv, sala K. "González Carman, Carmen Sara y otro c. Cabello, Sebastián y otros" 30/12/2008 . Publicado en: *LA LEY 08/05/2009*, 4 con nota de José Luis Correa. *LA LEY 2009-C*, 316 con nota de José Luis Correa. *LA LEY 02/11/2009*, 6 con nota de Carlos Schwarzberg. *LA LEY 2009-F*, 390 con nota de Carlos Schwarzberg. *ED 236*, 1045. Cita online: AR/JUR/25257/2008

Código Civil Argentino y Legislación complementaria (2011). Buenos Aires. Abeledo Perrot (quincuagésima segunda edición).

Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (2002). Buenos Aires. Lexis Nexis. Abeledo Perrot (vigésima octava edición).

España. Tribunal Supremo. Font Ribas, A., & Hernández Moreno, A. (1998). *Contrato de seguro: exclusión de cobertura y cláusulas limitativas: la jurisprudencia del TS sobre la delimitación del objeto y la limitación de derechos en el contrato de seguro*. Barcelona: Cedecs.

Ley nacional de seguros N° 17.418. Recuperado el 26 de junio de 2013 de <http://www.portaldeabogados.com.ar/portal/index.php/leyes/54-leyesnacion/229-17418-ley-seguros.html>

Ley de Tránsito N° 24.449. Recuperado el 26 de junio de 2013, de <http://www.transitemosmejor.com.ar/Ley%2024449.pdf>

**Firma y aclaración del alumno:** Eliana Pesaresi.

**Firma y aclaración del Director o Tutor:** Julián Emil Jalil.

**Firma y aclaración del Coordinador de Tesis/Trabajo final:** Paola Urbina.

**Firma y aclaración del Director de la Carrera:** Eduardo Gregorini Clousellas.

**Firma y aclaración del Secretario Académico:** José Fliguer.