

DOCTRINA

EL PASAJERO: UNA ABERRACION JURISPRUDENCIAL

Por Luis A. Bircann Rojas*

La Ley No. 4117, promulgada el 22 de abril de 1955, establece en su Art. 1ro.:

“Todo propietario o poseedor de un vehículo de motor que circule por las vías terrestres del país, está 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.”

De entonces al tiempo actual ha existido controversia sobre si el pasajero del vehículo asegurado es beneficiario del seguro obligatorio. Para las instituciones gubernamentales y las aseguradoras nunca ha existido duda: el seguro obligatorio no cubre al pasajero. Para los tribunales, sin embargo, el criterio ha sido fluctuante, adhiriéndose a la exclusión del pasajero brevemente y luego afirmando reiteradamente su inclusión en forma aberracional, rebelándose incluso contra una ley interpretativa que debió poner punto final a la controversia.

La mencionada ley 4117 delegó en las autoridades administrativas el establecimiento de las condiciones de ese seguro y específicamente la fijación de las primas máximas que servirían de límites a las aseguradoras, debiendo ser también aprobadas por la Administración las pólizas correspondientes. En su artículo 14 dispuso su entrada en vigor 30 días después de la publicación del Decreto del Poder Ejecutivo fijando la tarifa y las clasificaciones. Con fecha 8 de diciembre de 1955 fue dictado dicho decreto con el No. 1339.

*Doctor en Derecho UASD, 1957. Profesor del Departamento de Ciencias Jurídicas UCMM.

Las condiciones de las pólizas y los montos de las primas nunca han sido cuestiones arbitrarias, sino, muy por el contrario, rígidamente sujetos al control gubernamental. Por otra parte, el monto de las primas ha resultado siempre del cálculo de probabilidades de los riesgos de manera que el costo del seguro no resulte demasiado bajo con peligro de llevar a la quiebra a la aseguradora, ni demasiado alto que le permita acumular beneficios excesivos. En ese cálculo jamás se incluyó como riesgo el pasajero del vehículo asegurado, y lo demuestra plenamente el hecho de que en todas las pólizas que se han expedido siempre en la República Dominicana para esta clase de seguro, fiscalizadas y aprobadas por las instituciones gubernamentales, se dispone la exclusión del pasajero. Es, pues, incontrovertible que para la Administración el pasajero del vehículo asegurado no es beneficiario del seguro. Y ese criterio es decisivo porque, como hemos visto, la Ley 4117 puso a cargo de la Administración el establecimiento de las condiciones de este seguro.

En la primera especie judicial que hemos encontrado sobre este asunto la sentencia es algo ambigua. En parte parece considerar que el pasajero es beneficiario del seguro del vehículo que lo transporta, y en parte parece aceptar que su exclusión es válida por haber sido aprobada la póliza por el Poder Ejecutivo (Dic. 1957, B. J. 569, Pág. 2655).

Pero, posteriormente, los tribunales declararon reiteradamente que el riesgo del pasajero estaba cubierto por el seguro obligatorio, argumentando que éste es de interés social y de orden público, y que si ciertamente el pasajero es parte y no tercero en el contrato de transporte, la falta del conductor generadora de un delito lo ubica como un tercero respecto de la responsabilidad delictual tanto del conductor como del propietario del vehículo asegurado. (junio de 1966, B. J. 667, Pág. 1105).

La grave incidencia del criterio jurisprudencial sobre el patrimonio de las aseguradoras, haciéndoles pagar un riesgo que no fue computado para la fijación del monto de las primas, provocó una justa reacción de las compañías de seguros que reclamaron un aumento en la tarifa en consonancia con el riesgo adicional del pasajero impuesto por los tribunales. El Gobierno recurrió a una solución salomónica: obtuvo del Congreso una ley que en primer término prohibía el aumento de la tarifa, pero que en segundo término era interpretativa de la Ley No. 4117 en el sentido de que el pasajero no está cubierto por el seguro obligatorio. Con ello, se pen-

saba poner un dique a la orientación jurisprudencial y restablecer el equilibrio de la relación prima-seguro. La mencionada ley es la No. 359 del 20 de septiembre de 1968, que en su artículo primero dice así:

“Mientras permanezca en vigencia la Ley de Austeridad No. 348 de fecha 30 de agosto de 1968, y sus modificaciones, no podrá ser aumentada la tarifa para el 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 incluya expresamente en la póliza correspondiente el riesgo de los pasajeros que ocupan los vehículos”.

Los tribunales, al principio, acataron a regañadientes la interpretación legislativa, pero no tardaron en retornar a su criterio desnaturalizante recurriendo a los argumentos más variados y absurdos que podrían ser objeto de una antología de la aberración.

En las primeras sentencias que se dictaron bajo la vigencia de esa ley se dijo que ésta había sentado “el criterio de que no son oponibles a la compañía aseguradora las condenaciones que se pronuncien contra su asegurado por daños ocurridos a los pasajeros... que no quedaba otra alternativa para los jueces del fondo que ajustarse a las previsiones de la citada ley... que además por aplicación del principio general de la prueba, contrariamente a como lo alega la recurrente, no era a la entidad aseguradora a quien incumbía aportar la prueba de la exclusión de los pasajeros en dicho contrato de seguro...” (Septiembre de 1972, B. J. 742, Pág. 2368). También dijo que “si bien la Ley No. 4117 es de interés social, también tiene ese carácter la Ley No. 359 que la modificó...” (B. J. 737, abril de 1972, Pág. 931, y B.J. 769, diciembre de 1974, Pág. 3229).

Ya esa expresión de que “no quedaba otra alternativa” que acatar la nueva ley revela la inconformidad de los tribunales frente a aquella, lo que se confirma por la actitud de seguir manteniendo su criterio para los casos que se produjeron antes de dictarse la Ley No. 359 pero que fueron objeto de sentencias posteriormente; esto último podían hacerlo ya que la ley interpretativa no se impone retroactivamente, pero constituye un indicio de su repudio al texto interpretativo. (B.J. 741, agosto de 1972, Pág. 2028).

Fuera de pocos casos excepcionales, como los citados, todas las demás especies judiciales resumen una rebeldía a la Ley, abierta o indirectamente, que prácticamente constituye una abusiva derogación judicial de la misma.

En unas sentencias se arguye que los pasajeros regulares de los vehículos de motor son terceros en relación con los contratos de seguro y por tanto cualquier cláusula de exclusión que ellos no han tenido oportunidad de discutir no puede serle oponible, sobre todo porque la Ley 4117 tiene alcance social y de orden público, y en consecuencia toda modificación a la misma (se alude indudablemente a la Ley 359) debe ser interpretada restrictivamente (B.J. 811, junio de 1978, Pág. 1252). Ese argumento no resiste el más ligero análisis. El pasajero no es excluido por el contrato de seguro; su exclusión la dispone **la misma ley**. El alcance social y de orden público sólo se aplica en el ámbito preciso que la delimitó el legislador donde no aparece el pasajero. En fin, la Ley 359 es clara y no admite interpretaciones judaicas, que en esas sentencias se bautizan como restrictivas; los mismos tribunales lo dijeron muchas veces antes de decidirse a desconocer el mensaje del legislador.

En otras especies se dijo que de las disposiciones de la Ley 359 no resulta que el riesgo del pasajero haya quedado eliminado totalmente de las pólizas de seguro obligatorio, porque en su parte final permite incluir ese riesgo por acuerdo previo de las partes, mediante el pago correspondiente de las primas; que por tanto corresponde a la compañía aseguradora probar que el pasajero no está cubierto por la póliza (B.J. 777, agosto de 1975, Pág. 1495). Es elemental en derecho que es absurdo pedir la prueba de un hecho negativo, sobre todo cuando el hecho negativo es la misma ley que lo establece. Si eventualmente un pasajero reclamante sospecha que contractualmente el asegurado incluyó ese riesgo, le incumbe a él solicitar que el tribunal ordene la producción de la póliza para esclarecer esa circunstancia; si no hizo tal petición, si la póliza no fue cuestionada, es imposible deducir del desconocimiento de aquella que el pasajero estaba cubierto; tal presunción chocaría contra reglas elementales del Derecho.

El último esfuerzo jurisprudencial para empotrar el pasajero en el seguro obligatorio se basa en el ART. 68 de la Ley No. 126 de 1971 sobre Seguros Privados, que textualmente dice así:

“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.”

El texto es clarísimo y no se presta a interpretaciones antojadizas. Se trata de las exclusiones contractuales de riesgos (consignadas en la póliza), y son dichas exclusiones convencionales las inoponibles a los terceros; por ninguna parte aparece alusión a exclusiones legales. Las leyes 4117 y 359 fueron dejadas intactas por la Ley No. 126. En síntesis, lo que hizo el Art. 68 fue proteger los derechos de los terceros de las cláusulas de exclusión de las pólizas. Ya anteriormente los tribunales rechazaban las cláusulas de exclusión contractuales en relación con los terceros. Conforme al Art. 68 los terceros estarán protegidos aunque la póliza disponga que el seguro no cubrirá el riesgo cuando el vehículo hubiere sido conducido por una persona sin licencia o en estado de embriaguez (cláusulas de estilo en las pólizas). Pero, en lo que se refiere al pasajero su exclusión la dispone la Ley No. 359 tal como lo aceptó originalmente la jurisprudencia. Esa exclusión legal no ha sido tocada por la Ley 126 en su Art. 68 y sigue plenamente vigente.

Sin embargo, en los últimos años los tribunales han creído encontrar en dicho artículo la justificación de la cobertura del pasajero rechazando sistemáticamente los argumentos de las aseguradoras sólidamente fundados en Derecho. En una especie se dijo:

“...que, en ese mismo orden de ideas estando en vigor las disposiciones del artículo 68 de la ley 126 de 1971, antes transcritas, cuando ocurrió el accidente de que se trata, es obvio que en cuanto al seguro obligatorio de vehículos de motor se ha establecido un régimen propio en sustitución del que resultaba de la ley 359 de 1968; que por tanto la aseguradora no puede escapar a esa responsabilidad, ya que la exclusión alegada no es oponible a terceros, en virtud de la ley...’ S.C.J., 30 de mayo de 1984, Pág. 13.

En otro caso anterior se expresó:

“**CONSIDERANDO**, que el accidente de que se trata al ocurrir como resulta de la sentencia impugnada, en febrero del

año 1972, tuvo efecto obviamente estando en vigor las leyes 359 de 1968 y 126 de 1971, y si bien en virtud de la primera ley los pasajeros para estar favorecidos por el Seguro Obligatorio debía pagarse una prima especial, lo que no resultó establecido en el presente caso; no es menos cierto que luego de estar en vigor la Ley 126 de 1971, como resultó en la especie, la sentencia a intervenir contra el asegurado, se podía correctamente amparándose en dicha ley declarar oponible las condenaciones civiles que impusiera contra la Compañía Aseguradora, como se hizo, aunque ésta pudiera luego accionar a su asegurado en pago de lo que hubiese pagado a su nombre por dicho concepto". (B.J. 802, septiembre de 1977, Pág. 1566).

Lo más lamentable de todo es que esas sentencias han sido dictadas absteniéndose los tribunales de rebatir los sólidos alegatos de las aseguradoras ya expuestos e ignorándolos totalmente. Nunca han negado que es la misma ley la que dispone la exclusión del pasajero; nunca han negado que las únicas exclusiones inoponibles a los terceros son las contractuales ("consignadas en la póliza", dice el Art. 68). Sin embargo, sin motivación valedera convierten en general una inoponibilidad que sólo tiene cabida en las exclusiones contractuales.

La obsesión jurisprudencial ha llegado al extremo de consagrar verdaderos absurdos jurídicos. En la segunda de las citas precedentemente expuestas reconoce el tribunal que sólo pagando el asegurado una prima especial quedaba cubierto el pasajero y que en la especie no se estableció si ese pago se hizo, pero aún así declaró oponible la sentencia a la aseguradora invocando el Art. 68 de la Ley 126. En otras palabras reconoció que el riesgo del pasajero no fue asegurado, pero falló como si el seguro hubiera existido, arguyendo que las exclusiones no son oponibles a terceros. Olvidó el tribunal que si un seguro no existe no puede hablarse de exclusión de riesgo o de inoponibilidad; para que puedan plantearse estos últimos conceptos se precisa como condición previa que exista el seguro. La exclusión lo que produce es la neutralización de un seguro vigente a consecuencia de determinado hecho exonerando a la aseguradora de obligación de pagar; la cláusula de exclusión es válida entre asegurado y asegurador, pero no frente a los terceros a los que es "inoponible". El problema del pasajero es pura y simplemente que si no fuera asegurado expresamente el seguro obligatorio no lo cubre. No es cuestión de inoponibilidad, sino de ausencia total de derechos contra la aseguradora.

Parece, sin embargo, que todo esfuerzo que se haga en esta materia para esclarecerla chocará siempre indefectiblemente con una predisposición judicial inflexible erigida no sobre fundamentos jurídicos, sino sobre propósitos de beneficiencia, lo que parece ser, por otra parte, la tendencia usual en los procesos por accidentes de vehículos.

Se advierte fácilmente que esa aberración jurisprudencial está inspirada, no por Themis sino más bien por el célebre personaje de novela Robin Hood, quien arrebatava dinero al que lo tenía para darlo al pobre; pero debiera tenerse en cuenta que aquél sólo despojaba a su víctima de la bolsa que cargaba, dejándole su restante patrimonio, mientras que la orientación jurisprudencial comentada, al reiterarse sistemáticamente, amenaza conducir a la insolvencia a las aseguradoras al hacerles pagar un riesgo por el que no recibieron primas.

La ley que obliga a asegurar los vehículos de motor contra daños a terceros existe en todos los países civilizados, y la finalidad es evitar que las víctimas se vean privadas de la indemnización a que pudiera tener derecho, a causa de una eventual insolvencia del responsable de un accidente. Para establecer las condiciones de la ley el legislador tuvo que hacer una transacción entre lo que hubiese sido lo ideal y lo que era evidentemente lo práctico y lo factible.

Lo ideal hubiera sido que no se limitara los beneficiarios del seguro y que se protegiera a toda víctima (pasajero, ocupante irregular de vehículo de carga, el mismo conductor, los peatones, los ocupantes de otros vehículos, etc.); que la responsabilidad hubiera sido automática por la sola participación del vehículo en el accidente, independientemente de toda falta; que el monto de las indemnizaciones a cubrir hubiese sido bien elevado, mucho mayor que los fijados actualmente (RD\$2,000.00 por daño a la propiedad y hasta RD\$6,000.00 por daños y muertes a las personas). En esas condiciones prácticamente ningún perjudicado por accidente de vehículo dejaría de percibir indemnización y ésta podría ser más justa (tal vez decenas de miles o centenares de miles de pesos para los casos de fallecimientos de la víctima, a percibir por sus familiares).

Pero, como las leyes no se dictan para reglamentar lo ideal sino la realidad, el legislador compendió que tanta belleza no era posible porque las primas de los seguros en ese plan hubiesen costado

sumas muy elevadas fuera del alcance del promedio de los ciudadanos propietarios de vehículos. Lo más práctico que se encontró fue limitar a los "terceros" al beneficio del seguro y en fijar en el clásico trinomio 2, 3 y 6 mil pesos oro el monto de las indemnizaciones, congelándose la tasa de las primas a cobrar por las aseguradoras para permitirles moderados beneficios según el cálculo de probabilidades.

Es indudable que una aplicación correcta de esa ley hubiese permitido un normal desenvolvimiento en el ámbito de los accidentes de vehículo y de los seguros obligatorios. Pero lo que no pudo hacer el legislador por razones prácticas lo han venido haciendo desde hace años los tribunales declarando al pasajero beneficiario de esos seguros y con ello desestabilizando el patrimonio de las aseguradoras. No debe olvidarse que la indemnización no aparece milagrosamente como el maná bíblico, sino que se produce por la misma prima que se paga por el riesgo, y ya hemos visto que el asegurado no paga prima para cubrir al pasajero en el seguro obligatorio.

Se impone, pues, una profunda reflexión de los tribunales sobre esa malentendida beneficiencia judicial que debe ser descontinuada porque no solamente viola flagrantemente la ley y el contrato, sino que también constituye un despojo inaceptable de patrimonios cuya estabilidad es de interés social.