

**EL SEGURO OBLIGATORIO EN VEHICULOS  
SUS VENTAJAS Y SUS DESVENTAJAS**

**AGESANDRO HERACLITO DELGADO BELEÑO**

**Trabajo de grado presentado como  
requisito para optar el Título de  
Abogado.**

**DIRECTORA: ELVIRA B. DE BARCELO**

**BARRANQUILLA  
CORPORACION EDUCATIVA MAYOR DEL DESARROLLO  
SIMON BOLIVAR  
FACULTAD DE DERECHO**

**1993**

DR # 0153



Barranquilla, octubre 22 de 1993

Doctor

CARLOS LLANOS SANCHEZ

Decano Facultad de Derecho

Universidad Simón Bolívar

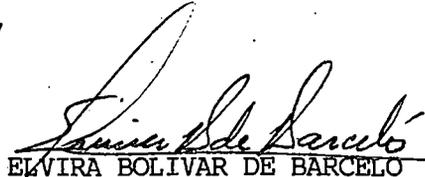
Ciudad

Apreciado Doctor:

Por medio de la presente agradezco la designación como Directora del trabajo de investigación titulado "EL SEGURO OBLIGATORIO PARA LOS VEHICULOS. SUS VENTAJAS Y DESVENTAJAS", presentado por el egresado Agesandro Heráclito Delgado Beleño, como requisito parcial para optar el título de Abogado.

Por considerar que reúne los requisitos exigidos por la Facultad para esta clase de investigaciones le imparto la aprobación.

Cordialmente,



ELVIRA BOLIVAR DE BARCELO

T.P.No.31622 Minjusticia

Catedrática Universidad Simón Bolívar

**NOTA DE ACEPTACION**

---

---

---

\_\_\_\_\_  
**Director de Tesis.**

*[Handwritten Signature]*  
\_\_\_\_\_  
**Jurado.**

\_\_\_\_\_  
**Jurado.**

**Barranquilla, 1993.**

**CUERPO DIRECTIVO**

**RECTOR:** Dr. José Consuegra Higgins  
**S. GENERAL:** Dr. Rafael Bolaños Movilla  
**DECANO DE F.** Dr. Carlos D. Llanos Sanchez  
**DIRECTOR DEL C.J.** Dr. Antonio Spirko

## DEDICATORIA

Por fin se cumple el sueño, el cual siempre he anhelado, graduarme como abogado; mis más sinceros agradecimientos a mis padres, hermanos y familiares; especialmente a mi papá DELY A. DELGADO NAVARRO, el cual con su lucha, esfuerzo y sacrificio, hizo que este sueño hoy para mi se convirtiera en realidad.

También mil agradecimientos a las personas que de una forma u otra siempre me dieron su apoyo y colaboración.

**MUCHAS GRACIAS.**

Barranquilla, Noviembre 1993.

## INTRODUCCION

El presente trabajo se refiere a " EL SEGURO OBLIGATORIO PARA VEHICULOS. SUS VENTAJAS Y SUS DESVENTAJAS".

El propósito de este trabajo es con el fin de conocer en que forma se ha implantado la Indemnización Automática en Colombia a través de los Seguros Obligatorios, cómo han sido reglamentados estos y si han sido efectivos en su práctica.

Para la realización del presente trabajo conté con la colaboración de las obras de diferentes autores duchos en las materia tratada, folletos de varias Compañías de Seguros, como también la participación a algunas conferencias que se han dado sobre el tema.

Considero que la implantación del Seguro Obligatorio para vehículos en Colombia ha sido de mucho beneficio, ya que, como vemos a diario la ocurrencia de infinidad de accidentes de tránsito, los cuales causan lesionamientos a las personas; y antes de la creación de este seguro, a las víctimas de estos accidentes muchas.

veces no les eran resarcidos los perjuicios causados, o tenían que hacer sus reclamaciones a través del mecanismo de la Responsabilidad Civil (Extracontractual o Contractual), el cual es más dispendioso, más lento; en cambio el mecanismo de la Indemnización Automática, al cual hace parte el Seguro Obligatorio para vehículos, es más rápido, más ágil para el pago a las personas; lógicamente que limitado por unos topes, pero al menos se le reconoce una indemnización a las personas que sufran lesionamientos, ya sea por gastos médicos, hospitalarios y funerarios.

El trabajo consta de cinco (5) capítulos, a través de los cuales se desarrolla todo este tema; en el primer capítulo se desarrolla la Historia e Importancia del Seguro. El capítulo segundo trata de la Indemnización Automática. El capítulo tres trata de la Indemnización Automática en Colombia. El cuarto capítulo se refiere a el Estudio del Decreto Reglamentario número 2544 de 1.978. El capítulo quinto se refiere a las Tarifas para el Seguro Obligatorio. Al final trato las conclusiones, donde vemos las ventajas y las desventajas que presenta el referido Seguro Obligatorio.

Sin pretender agotar tan controvertido tema, con el presente trabajo, se busca, plantear las ideas, el

facilitar la consulta del tema, y el de proporcionar a los estudiosos y a la gente del común algunas orientaciones en esta materia.

Espero que este trabajo sirva por igual, tanto a los estudiantes de Derecho, como también a los profesionales y expertos en la materia aquí tratada.

Barranquilla, 20 de octubre 1993

## TABLA DE CONTENIDO

	Pag
CAPITULO 1.	11
HISTORIA E IMPORTANCIA DEL SEGURO	11
1.1. ASPECTOS HISTORICOS	11
1.2. ASPECTOS JURIDICOS	20
1.3. ASPECTOS TECNICOS	22
1.4. DEFINICION DE SEGURO	23
1.4.1. Antecedentes	24
CAPITULO 2.	26
LA INDEMNIZACION AUTOMATICA.	26
2.1. DEFINICION DE INDEMNIZACION AUTOMATICA	26
2.2. CARACTERISTICAS DE LA INDEMNIZACION AUTOMATICA	26
2.3. ACCIDENTES QUE LA ORIGINAN	28
2.4. RESPONSABLES DEL PAGO DE LA INDEMNIZACION	29
2.5. PERSONAS BENEFICIADAS	32
2.6. MONTO DE LA INDEMNIZACION AUTOMATICA	33
2.7. CLASE DE PERJUICIOS QUE INCLUYEN LA INDEMNIZACION AUTOMATICA	35
2.8. PROCEDIMIENTO PARA RECLAMAR	36

2.9. ESTATUTOS QUE CONSAGRAN LA INDEMNIZACION AUTOMATICA	37
CAPITULO 3	40
LA INDEMNIZACION AUTOMATICA EN COLOMBIA	40
3.1. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES, PROFESIONALES	40
3.1.1. Antecedentes	40
3.2. ESTATUTO DEL CONSUMIDOR	42
3.3. ACCIDENTES DE AUTOMOVILES	43
3.4. DEFINICION DE ACCIDENTES DE TRANSITO	44
3.4.1. Definición de Automotores	45
CAPITULO 4	46
ESTUDIO DEL DECRETO REGLAMENTARIO NUMERO 2544 DE 1.987	46
4.1. EL DECRETO REGLAMENTARIO 2544 DE 1.987	47
4.2. SEGURO OBLIGATORIO DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES	57
4.2.a. Personas Protegidas por la Indemnización Automática	57
4.2.b. Clase de Vehículos que deben tener el seguro obligatorio	57
4.2.c. Quien debe tomar el Seguro	59
4.2.d. Perjuicios que cubre	59
4.2.e. Monto de la indemnización	64
4.2.f. Procedimiento para Reclamar	66
4.3. CALCOMANIA, REGISTRO, PAGO PREVIO DE LA PRIMA	70
4.3.1. Registro	71

	71
4.3.2. Pago Previo de la Prima	
4.4. OBLIGACION DE EXPEDIR EL SEGURO	72
4.4.1. Sanciones	72
4.4.2. Irrevocabilidad	73
4.4.3. Tranferencia del Automotor	73
4.4.4. Modificaciones de las características del Vehículo o errores en su Identificación	74
4.4.5. Vehículos Detenidos	74
4.4.6. Diferentes Accidentes bajo la Vigencia de la Póliza	75
4.5. CONSECUENCIAS DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL PROCESO PENAL	75
CAPITULO 5.	78
TARIFAS PARA EL SEGURO OBLIGATORIO	78
5.1. LOS TOPES QUE SE HAN FIJADO	78
5.2. FONDO DE GARANTIA PARA LAS VICTIMAS DE LA CIRCULACION AUTOMOVILIARIA	79
5.2.a. Vehículos Evasores	79
5.2.b. Vehículos Fantasmas	79
CONCLUSIONES	83
BIBLIOGRAFIA	

## CAPITULO 1

### HISTORIA E IMPORTANCIA DEL SEGURO

#### 1.1. ASPECTOS HISTORICOS

La protección a la vida ha sido preocupación en las diferentes etapas de la vida. Podemos decir, que la creación del seguro obligatorio es una especie de desprendimiento del conocido Seguro de Vida, el cual es tomado en forma privada, siendo el primero obligatorio para las personas que posean vehículos automotores.

La primera preocupación que ha azotado a los perjudicados con los accidentes automovilísticos ha sido la de buscar mecanismos de protección con los cuales se les permita ser indemnizados de los perjuicios sufridos.

"En las normas tradicionales, aquellas que orientadas por los cultores del Derecho Romano y el Derecho Francés llegaron a los estatutos sustantivos civiles, como el Código Civil Chileno y este a su vez al Código Civil

Colombiano, se han encontrado serias dificultades, por cuanto, en la época de expedición de estos estatutos no se había presentado, ni aún imaginado su desarrollo tan notorio de la actividad automovilíaria".<sup>1</sup>

En el devenir histórico, se aceptó inicialmente que las víctimas de los accidentes de tránsito utilizaran los mecanismos tradicionales que acogían la Responsabilidad

Civil para ser resarcidos de sus perjuicios, pero resultaron muy poco prácticos, para enfrentar las soluciones justas de esos problemas.

El seguro de vida ha venido evolucionando gradualmente desde épocas muy remotas. Se tienen noticias que la protección de la vida, mediante una indemnización al ocurrir el fallecimiento se conocía en el mundo mucho tiempo antes que el seguro de vida quedara establecido en la forma de institución que existe en nuestros días.

La historia menciona la existencia de sistemas de indemnización en caso de fallecimiento; desde los tiempos de la antigua Grecia, había grupos de personas dispuestas a pagar la indemnización en caso de pérdida

1.

MARTINEZ, Rave Gilberto "La Responsabilidad Civil Extracontractual en Colombia" Medellín Col., Editorial Biblioteca Jurídica Dike, 5a. Edición 1.989, p.,491

de un esclavo, mediante el cobro de una cuota previamente determinada.

En la antigua Roma existieron las llamadas "Sociedades Fraternalas o de Beneficiencia", cuyo fin principal era el pago de la indemnización a los familiares al ocurrir la muerte de alguno de los socios de la organización. Estas sociedades, formadas por esclavos y hombres libres muy pobres, se han considerado como las iniciadoras de la práctica del seguro de vida en el mundo.

El desarrollo del seguro de vida como empresa comercial, tuvo su principio en Inglaterra durante el siglo XIV, para proteger la vida de los marinos cuando los piratas comenzaron a asaltar las embarcaciones en el Mediterráneo.

Las primeras pólizas fueron expedidas por comisionistas, quienes repartían el riesgo entre un grupo de comerciantes que acostumbraban reunirse desde 1571 en un sitio llamado "The Royal Exchange" en Londres, el cual se convirtió en el centro de los contratos de seguros.

El seguro de vida técnicamente establecido se originó con el nacimiento de la "Old Equitable" en Londres, en el año de 1756; así fué, en resumen, como nació el Seguro de vida, el cual evolucionó a través de los años y se ha convertido en parte esencial del desarrollo de la vida moderna.

El inusitado crecimiento de los vehículos automotores en el desarrollo de la humanidad ha convertido la accidentalidad automovilaria en uno de los principales motivos de muertes y lesionamiento. En la mayoría de los países en vía de desarrollo, la primera causa de muerte y lesionamiento es la accidentalidad automoviliaria.

El primer problema con el cual se han encontrado los perjudicados con los accidentes automoviliarios es el de buscar mecanismos de protección que les permita ser indemnizados de los perjuicios sufridos o al menos que los lesionamientos patrimoniales sean asumidos por un patrimonio diferente al suyo.

Las concepciones clásicas de la Responsabilidad Civil con fundamento en la culpa como elemento integrante y determinante, no respondían adecuadamente ante la dificultad manifiesta para el perjudicado de demostrar la culpa del causante que por ser un elemento subjetivo era de casi imposible prueba. Fueron inútiles los esfuerzos que se hicieron para buscar soluciones justas y equitativas con el perjudicado que era el que acudía al Estado, a la Rama Jurisdiccional, en busca de protección, de su derecho, de su patrimonio gravemente afectado.

Antes esas dificultades se presentaron soluciones diversas. Surgieron las teorías de la Responsabilidad

Objetiva según las cuales bastaba la simple imputación física del hecho dañoso, para que surgiera la responsabilidad. Sin embargo la tradición culpabilista que regía los estatutos civiles se opuso a estas soluciones y logró desdibujar y distorsionar las principales teorías objetivas que se intentaron. Ante las presiones, cada día más notorias de los perjudicados en los accidentes de tránsito, los defensores de las tesis subjetivas fueron ampliando el campo de aplicación y cedieron terreno en la exigencia de la prueba de la culpa por parte del demandante o perjudicado. Ya, a través de una interpretación más amplia, empezó a aceptarse la presunción de culpa del causante del daño en el ejercicio de actividades peligrosas, incluyendo entre ellas en forma unánime la actividad del transporte o conducción de vehículos automotores.

La reacción de los subjetivistas también incluyó un concepto más amplio del término culpa. Ya no se entendía en forma restringida sino amplia, para incluir muchas de las circunstancias que antes no eran tenidas como tal.

Pero como las normas seguían siendo las mismas correspondió a la jurisprudencia y a la doctrina la interpretación, acomodo, de las disposiciones legales a las situaciones nuevas. Labor indiscutible que se manifestó en dos formas: La primera, la época de la que

podieramos llamar Jurisprudencia Exegética, en la cual existía un manifiesto apego a la redacción de las normas más, aunque aplicándola a los casos nuevos. La segunda la de la llamada Jurisprudencia Creativa, en la cual no era el texto literal de la Ley sino su intención, su finalidad la que determinaba su aplicación. Por ello se llegó a decir que esta jurisprudencia, la creativa, se convirtió en una fuente del derecho, que ha permitido la revitalización de normas con más de un siglo de vigencia para que sigan regulando situaciones nuevas.

Se considera de fundamental importancia la labor de la Jurisprudencia Creativa en países que se rigen por una legislación civil, fundamentada en el Código de Napoleón expedido en 1804, en aquellos aspectos relacionados con la responsabilidad automoviliaria. Para mi parecer no queda la menor duda que la jurisprudencia exegética es una etapa superada. No se puede pretender que la redacción de una norma dictada en el siglo XVII pueda incluir soluciones a problemas del siglo XXI como si nada hubiera cambiado en ese período. Por lo tanto no es la jurisprudencia exegética la que podría enfrentar exitosamente el acomodamiento de normas antiguas a las situaciones nuevas. Pero al abrirse paso la jurisprudencia creativa, es necesario cuidarse de no convertir al juez, al fallador, en legislador.

Si bien encontramos que en el sistema anglo-sajón, el cual esta regido por el "Common Law" (conjunto de leyes), la jurisprudencia es fuente del derecho y por lo tanto es de obligatorio cumplimiento, y si además en los países donde rige la de doctrina legal, como en España por ejemplo, en donde dos o más jurisprudencias del Tribunal Supremo se convierten en norma de obligatorio cumplimiento, es posible que la jurisprudencia sea fuente del derecho, pero en países como Francia, Chile y Colombia, donde existe la tesis de la doctrina probable, la jurisprudencia no se convierte en fuente inmediata o formal del derecho. Llega a lo sumo a ser fuente mediata, remota, de la ley. En estos casos la jurisprudencia es sólo una forma de interpretar la ley pero no de crear la ley. Entonces, hay que reconocer que la jurisprudencia creativa, tanto en Francia como en Colombia donde empieza a aplicarse, ha sido la encargada de ir acomodando las anteriores normas, los clásicos conceptos de la responsabilidad civil, a la avasalladora problemática que plantean los numerosos accidentes del tránsito vehicular.

Pero a pesar de este esfuerzo de la jurisprudencia creativa los moldes de la responsabilidad civil extracontractual van quedando estrechos para resolver estos problemas, por eso en varios países, incluyendo Francia, España, Suecia, Estados Unidos, Canadá, se han

dispuesto estatutos especiales que regulen esta responsabilidad. Y tratan de desprenderse de los criterios rectores que rigen la responsabilidad ordinaria tanto contractual como extracontractual facilitando la protección del perjudicado y estableciendo la llamada indemnización Automática.

Siendo el concepto de responsabilidad civil uno de los más importantes dentro del campo del derecho, puesto que pretende el restablecimiento del equilibrio patrimonial roto con un hecho dañoso, ha permitido el desprendimiento de algunos mecanismos que mejoran o facilitan la posición del ofendido ante los conceptos tradicionales de la responsabilidad.

Entre estos mecanismos encontramos el que trata o corresponde a los casos de los accidentes de trabajo, tema que no corresponde al trabajo que nos ocupa, pero que no esta de más mencionar así sea en forma sucinta. Cuando aparecieron las máquinas como impulsoras del desarrollo industrial, empezaron a ser frecuentes los accidentes del trabajo donde intervenían o aparecían cosas que, estando al servicio del patrono, ocasionaban daños en la salud o la vida del trabajador. Fueron insuficientes los mecanismos contemplados dentro del estatuto civil para regular la responsabilidad específica que de allí surgía. Ante la frecuencia de los accidentes de trabajo los

legisladores se vieron obligados a crear estatutos especiales que, sin respetar los parámetros de la responsabilidad civil tradicional, colocaban en cabeza del patrono las consecuencias patrimoniales.

Y surgió la indemnización automática que recibe el trabajador por el simple hecho de sufrir un accidente o una enfermedad profesional en el trabajo o con ocasión de él. Muchos males se presagiaron para la economía con estas nuevas fórmulas pues los patronos anunciaban grandes catástrofes económicas por tener que atender a esas indemnizaciones. Sin embargo nada de eso sucedió y todos los países, unos más pronto que otros, acogieron este sistema de la indemnización automática, aunque lógicamente limitada con unos topes.

El otro desprendimiento o mecanismo es el referente a la responsabilidad automoviliaria. Las mismas circunstancias que se vivieron en épocas pasadas con el caso de los accidentes de trabajo, se vivió con los accidentes automoviliarios. Inclusive la presión de los perjudicados ha sido superior por cuanto los accidentes de tránsito son, en un número astronómicamente mayor, más que los accidentes de trabajo. Entonces en síntesis los conceptos tradicionales de la responsabilidad civil, aún ampliados con la ayuda de la jurisprudencia creativa, no son

suficientes para enfrentar la problemática diariamente creciente de los accidentes de tránsito, que exigen mecanismos más ágiles y rápidos, para su solución. Por eso se ha implantado también la indemnización automática.

"El primer país que impuso el Seguro Obligatorio mencionado fué Dinamarca en 1918, siguiendo Noruega en 1926; Austria y Suecia, en 1929; Inglaterra en 1930; Suiza y Luxemburgo, en 1932; Finlandia en 1937; Alemania en 1939; Bélgica en 1956; Francia en 1958; Grecia en 1961; Italia en 1969; y a consecuencia de las repercusiones de la Convención de Estrasburgo, posteriormente España, Portugal, Holanda, Egipto, algunas provincias del Canadá, Nueva Zelanda, Mozambique, Turquía, así como en siete Estados de la Unión Americana".<sup>2</sup>

El legislador Colombiano optó por consagrar la Indemnización Automática a través del seguro obligatorio según lo dispuesto en los artículos 94 y siguiente del Decreto 1344 de 1970, 115, 116 de la Ley 33 de 1986 y el Decreto Reglamentario 2544 de diciembre 31 de 1987.

## 1.2. ASPECTOS JURIDICOS

El Seguro Obligatorio entraña un contrato a favor de

2.

OLANO, Carlos A. "Tratado Técnico Jurídico sobre accidentes de circulación y materias afines" Bogotá Ccl., Editorial Librería del Profesional, 2o. Edición 1.986, P., 685.

terceros. No lo invalida el hecho de que previamente no se individualicen los destinatarios. Basta que sean determinables en el sentido de poderse individualizar en cada caso concreto.

Vemos en el Código Civil, en su artículo 1506, al respecto estatuye lo siguiente: "Cualquiera puede estipularse a favor de una tercera persona, aunque no tenga derecho para representarla; pero solo esta tercera persona podrá demandar lo estipulado; y mientras no intervenga su aceptación, expresa o tácita, es revocable el contrato por la sola voluntad de las partes que ocurrieron en él".

Al expedirse una ley sobre seguro obligatorio, su fin es asegurar la garantía del tercero que haya sido víctima de un accidente, lo cual equivale a la obligatoriedad del seguro acerca del resarcimiento del daño, sustituyendo la tutela del patrimonio del asegurado por la del patrimonio del tercero. Es esta la característica del seguro Obligatorio y su misma razón de ser, que no es adaptación del seguro facultativo, sino creación nueva de un fenómeno diverso que se está abriendo camino en todas las latitudes.

Quien ha sufrido daño en un accidente, tiene acción directa para obtener la indemnización de perjuicios frente al asegurador, dentro de los límites de las sumas por las

cuales ha sido estipulado el seguro.

Decimos que por medio del Seguro Obligatorio, el cobro de la indemnización a que haya lugar, por la ocurrencia de un accidente de tránsito, es de Acción Directa debido a que se obvian ciertos trámites que pueden presentarse como en el caso de la Responsabilidad Civil Contractual o Extracontractual; por lo tanto, en aquel la indemnización surge con mayor rapidez.

### 1.3. ASPECTOS TECNICOS

En los países donde existe el Seguro Obligatorio, este se debe comprobar mediante un certificado especial expedido por el asegurador en donde conste el período para el cual se han pagado las primas y al cual corresponde una tarjeta del seguro con indicación del número de la placa del reconocimiento del vehículo, así como del año, del mes y del día de vencimiento del período del seguro para el cual es válido el certificado.

En la ley italiana sobre el seguro obligatorio se dispone que si a la fecha de vencimiento del término por el cual se ha contratado, el asegurado no ha pagado las primas convenidas, el seguro queda suspendido desde las 24 horas del quinceavo día después de su vencimiento.

El certificado del seguro junto con la contraseña o tarjeta respectiva, cumplen tres funciones de especial importancia:

prueba de haber cumplido la obligación de asegurar el vehículo; identificación de la compañía aseguradora, y período de validez del seguro. Muy importante esta última, porque con la falta de pago de una sola prima, viene a menos la misma validez del contrato.

#### 1.4. DEFINICION DEL SEGURO

De manera general se define el seguro como "El contrato en virtud del cual una persona o sociedad (asegurador) asume un riesgo que debe recaer sobre otra persona (asegurado) a cambio del pago de una cantidad de dinero (prima)".<sup>3</sup>

En todo caso, el seguro es una especie de protección contra las pérdidas financieras, pérdidas económicas, las lesiones corporales como en el caso de los accidentes de tránsito. Por consiguiente, el seguro proporciona los medios con los cuales una persona puede compensar, por lo menos en parte, a sus herederos, familiares o beneficiarios, de la pérdida de sus ganancias o entradas

3.

Boletín Informativo "NOTIALFA", de la Compañía de Seguros

ALFA, publicado el día 19 de Febrero de 1.988

futuras por la ocurrencia de algún hecho.

#### 1.1.4. Antecedentes

Los riesgos a que está expuesto el ser humano en el transcurso de su vida son permanentes desde su nacimiento, y su ocurrencia implica afectaciones, en casi todos los casos, de orden económico.

Es así que, por ejemplo, el riesgo de la muerte prematura en un padre de familia puede afectar la estabilidad económica futura para la esposa, los hijos y quienes dependan de él, en cuanto al ingreso mensual, los estudios, la alimentación, etc.

De igual manera, el riesgo de la muerte prematura puede afectar considerablemente el patrimonio para quienes lo heredan por los efectos del tratamiento tributario.

Otro riesgo considerable y de consecuencia delicadas es el de la terminación de la edad productiva, es decir, cuando se espera la pensión de jubilación.

Estos riesgos y muchos más pueden ser trasladados a la compañía de seguros que en el momento en que se sucedan, los asume. En consecuencia para quien ha sido previsivo,

existe la tranquilidad de tener bien protegidos los ingresos del hogar, el patrimonio y su pensión de jubilación. Esta tranquilidad solo se puede lograr con un adecuado seguro de vida.

El Seguro Obligatorio no sería concebible sin que a la obligación del asegurado corresponda la del asegurador. De esta suerte, las compañías de seguros están obligadas a aceptar, según condiciones generales de la póliza y las tarifas aprobadas por la Superintendencia Bancaria, las propuestas sobre el Seguro Obligatorio de autovehículos que les fueren presentadas en conformidad a la ley que llegue a expedirse para tal efecto.

## CAPITULO 2

### LA INDEMNIZACION AUTOMATICA

#### 2.1. DEFINICION DE INDEMNIZACION AUTOMATICA

La Indemnización Automática es el mecanismo ágil, rápido y efectivo para que a la persona que haya sido lesionado tanto en su integridad física, como por ocurrencia de un accidente de trabajo o enfermedad profesional, se le indemnice de los daños sufridos, mediante una rápida indemnización, sin trabas, no utilizando los mecanismos ordinarios de la Responsabilidad Civil Contractual (si es pasajero) o Extracontractual (si es peatón), en los cuales no hay limitación en el monto de la indemnización que reclama sino que comprende los perjuicios que demuestra.

#### 2.2. CARACTERISTICAS DE LA INDEMNIZACION AUTOMATICA

Hay que ver primero como opera esta indemnización automática. Miremos inicialmente que la víctima de un

accidente de tránsito puede optar por utilizar uno de los dos sistemas; uno, los mecanismos ordinarios de la responsabilidad civil contractual o extracontractual; dos, acogerse al sistema de la indemnización automática; así lo explica el maestro Martínez Rave "Primero: Los mecanismos ordinarios de la responsabilidad civil contractual o extracontractual en los cuales no hay limitación en el monto de la indemnización que reclama sino que comprende los perjuicios que demuestra. En este sistema tiene que someterse a los trámites de un proceso indemnización ordinario y a los conceptos tradicionales, ampliados por la jurisprudencia creativa, sobre la responsabilidad civil extracontractual o contractual, según el caso. Segundo: Acogerse al sistema de la indemnización automática que generalmente facilita la prueba, pero que tiene una limitación en el monto de las reclamaciones. Los mecanismos y procedimientos son más ágiles en este sistema pero el monto tiene un tope fijado por la Ley. La tendencia generalizada internacionalmente de favorecer a la víctima o al perjudicado con un accidente de tránsito ha llevado a sistemas que facilitan la rápida indemnización".<sup>4</sup>

4.

---

MARTÍNEZ, Rave G., *Ibidem* p. 495-496.

Solo resta decir, que lo deseable sería que el Estado tuviera mecanismos apropiados para que la persona que sufriera un accidente, cualquiera fuera su causa, pudiera ser indemnizada a fin de restablecer el equilibrio patrimonial que se rompió con el hecho dañoso. Consideramos que factores diversos impiden que esa meta pueda cumplirse adecuadamente aun en los países más ricos.

Sin embargo ya hemos visto como se ha hecho realidad para los accidentes y enfermedades profesionales que tienen origen en el contrato de trabajo. Ya se orienta hacia los accidentes de automoviles y a los perjudicados con actos terroristas. Ojalá no este lejano el día en que se incluya la indemnización automática para todos los accidentes, sin importar su origen.

### 2.3. ACCIDENTES QUE LA ORIGINAN

Se pretende favorecer a las personas víctimas de los accidentes de tránsito. Pero es necesario precisar qué clase de tránsito ya que existe el tránsito terrestre, el tránsito aéreo, tránsito fluvial, marítimo, etc. En la actualidad los accidentes de tránsito aéreo tiene una indemnización regulada a través de la convención de Varsovia de 1919, a la cual adhirió Colombia en 1965, que ha sido considerada a nivel mundial como una norma adecuada a esa clase de perjuicios y que utiliza el grammo

de oro como mecanismo regulador del monto indemnizatorio. Por lo tanto, la mayoría de los países que han implantado el sistema de la indemnización automática lo han hecho en relación con el tráfico terrestre, referido más concretamente a los vehículos autoimpulsados, es decir, a los llamados automotores.

Quedarían excluidos de este régimen especial los accidentes cometidos con bicletas, carretillas, etc., es decir con vehículos de tracción animal o humana. Tampoco opera para los accidentes aéreos, marítimos y fluviales. Entonces cuando en un accidente aparezca implicado un vehículo automotor terrestre, operará el estatuto especial que beneficia a las víctimas. Si se trata de otros vehículos la víctima deberá acudir al sistema ordinario de la indemnización civil, no al especial de la automática.

#### 2.4. RESPONSABLE DEL PAGO DE LA INDEMNIZACION

Diferentes soluciones se han dado a este problema pues la efectividad de la indemnización automática depende de quien deba atender a su pago. Se han implantado dos formas:

a. Que la indemnización sea atendida directamente por el Estado.

b. O que la indemnización sea atendida por los

particulares.

Cuando se adopta el criterio de la Seguridad Social es el Estado, directamente o a través de alguna de sus dependencias, el que atiende al pago de la indemnización automática. Cuando se deja a los particulares se utiliza lo que se ha conocido como Seguro Obligatorio, mediante el cual las compañías de seguros adquieren la obligación de atender a la indemnización automática, previo el pago de determinada prima por el propietario del vehículo.

Es importante conocer quién es el responsable del pago de la indemnización automática porque es el problema financiero el que más dificultades ha originado para su implantación. Cuando es el Estado el que decide asumir el pago de esa indemnización automática generalmente crea un fondo especial que se alimenta de impuestos específicos creados para los vehículos, para su circulación por las vías públicas, o sobre el combustible o repuestos de los automotores. Se crea un organismo especial que con fondos propios, obtenidos a través de impuestos cobrados a quienes se benefician del tráfico automotor, organiza todo lo referente al pago oportuno y adecuado de las indemnizaciones automáticas.

Pero si se adopta el sistema del pago por los particulares

es necesario que éstos cuenten con los recursos suficientes para atender al cubrimiento oportuno de las indemnizaciones. El Estado exige, para autorizar la circulación de todo vehículo automotor, la vigencia de un seguro que cubra la indemnización establecida. Esto origina una convención o contrato entre una Compañía Aseguradora y el propietario del automotor. Pero ese grupo, por no ser voluntario sino obligatorio, está regido por parámetros diferentes al voluntario, al convencional. En el Seguro Obligatorio no se pueden oponer circunstancias personales o de comportamiento del conductor. La obligación indemnizatoria surge simplemente de la acreditación del daño y de la ocurrencia del mismo en un accidente de tránsito.

En la automática existe una protección manifiesta de la víctima. Por lo tanto ni la fuerza mayor, ni el caso fortuito, ni la culpa de un tercero pueden liberar al deudor de esa indemnización. Solamente la culpa exclusiva de la víctima puede tener como consecuencia la exoneración de la obligación indemnizatoria. Inclusive cuando existe colisión de automotores todas las personas quedan protegidas con la indemnización automática, con excepción del conductor que haya obrado con culpa grave. El otro conductor, los pasajeros de uno u otro vehículo, los peatones que resulten afectados con la colisión, quedan protegidos con la indemnización automática.

Cuando se adopta el sistema de la indemnización automática a través de las compañías aseguradoras, debe precisarse quién debe tomar el seguro obligatorio. En algunos casos se impone la obligación al propietario y en otras al conductor. Nos parece más adecuado que se imponga la obligación al propietario pues es él quien debe velar porque se indemnice a todas las personas que sean afectadas por el vehículo. Y como en ese caso se presenta que, la obligación indemnizatoria no resulta de una conducta humana, sino de la intervención del vehículo, no interesa si está conducido por una u otra persona.

Tampoco si el vehículo se desprende o por algún motivo circula sin conductor, si ha sido hurtado o lícitamente adquirido. Por eso entendemos que es más conveniente radicar la obligación de tomar el seguro en cabeza del propietario. No puede este seguro ser de responsabilidad civil porque se tendría que someter a los parámetros de esta responsabilidad, que como vemos son muy diferentes.

## 2.5. PERSONAS BENEFICIADAS

Son beneficiarias de esa indemnización las víctimas de los accidentes de tránsito. Entendiéndose por víctima la que ha recibido un perjuicio. Por lo tanto se incluye al Peatón, es decir a la persona que está circulando a pie,

en bicicleta, a caballo, etc., por las vías o calzadas y es atropellada por un vehículo automotor. Al pasajero, es decir a la persona que viaja dentro de un vehículo ya sea pagando el servicio de transporte en vehículos de servicio público, privado u oficial o como pasajero gratuito, pariente lejano, cercano, amigo, etc,. Inclusive en las colisiones queda protegido el conductor del vehículo que no cometió una culpa grave. Si se cobija con la indemnización automática a las víctimas de accidentes con vehículos automotores también serán beneficiados con ella los motociclistas, ciclistas, carretilleros, y demás personas que conducen vehículos de tracción animal o humana cuando resultan afectadas con un vehículo automotor.

Se ha aceptado que no es necesario el contacto material del vehículo con la persona sino que basta que el accidente se haya presentado con la intervención del vehículo, como cuando se hace un viraje que asusta a un ciclista, o a otro conductor y como consecuencia se presenta el daño. Basta que el accidente se presente en la circulación o con ocasión de ella.

## 2.6. MONTO DE LA INDEMNIZACION AUTOMATICA

Características esencial de este sistema es la limitación

del monto de la indemnización automática donde se paga por el daño una suma precisa, previamente fijada por el estatuto regulador. Por ejemplo muerte de una persona dos millones de pesos. No importa la categoría, rendimiento o productividad de una persona, ni su edad, sexo o condición. Se paga dos millones de pesos por toda persona que muere en un accidente de tránsito. Otro sistema es el de la indemnización con límite, que consiste en fijar un tope hasta el cual puede pagarse la indemnización pero deja a discreción del fallador o a las pruebas que se presenten, el monto concreto. Sería cuando la norma dispusiera que por muerte de una persona se pagará hasta dos millones de pesos, caso en el cual el juez puede ordenar el pago de una cantidad inferior si de las circunstancias se deduce un menor impacto económico. En el primer sistema se paga esa cantidad. En el segundo es un límite del cual no puede pasarse el funcionario correspondiente pero puede fijar cantidades inferiores de acuerdo con la prueba.

Los topes dependen mucho de las circunstancias económicas y sociales del país que adopte el sistema y especialmente de las remuneraciones que rigen en él para no fijar topes muy bajos que no atiendan a las consecuencias, ni muy altos que aparezcan desproporcionados. Debe buscarse un promedio que realmente justifique la indemnización,

especialmente en el caso del lucro cesante que puede originar muchas injusticias. Por eso se acostumbra el parámetro de los salarios mínimos que permite tenerlos actualmente ya que se modifican cada año.

## 2.7. CLASE DE PERJUICIOS QUE INCLUYEN LA INDEMNIZACION AUTOMATICA.

En algunos estados solamente se indemnizan los daños corporales, es decir los que se refieren a daños en el cuerpo de las personas. En otros se incluyen los daños a los bienes, es decir a las cosas. Es importante definir esta situación que depende de la forma como se financie la indemnización automática. Si se incluye el daño a los bienes y al daño corporal el costo es mucho más alto. Lógicamente que es recomendable que la indemnización automática incluya los perjuicios corporales por muerte y lesiones personales a las personas y también los perjuicios ocasionados con el daño a los bienes u objetos.

Es bueno aclarar que en varios países donde existe el sistema del Seguro Obligatorio, se ha creado un fondo especial para atender al pago de daños ocasionados por vehículos que por algún motivo no están protegidos con el seguro obligatorio, o las víctimas de carro fantasmas; este fondo generalmente se financia con impuestos a los automotores y es complementario al seguro obligatorio.

## 2.8. PROCEDIMIENTO PARA LA RECLAMACION

Como lo que se quiere es agilizar el pago, cuando es el Estado el que asume la obligación, acreditando las circunstancias del accidente y sus consecuencias, un funcionario estatal procede al pago de la correspondiente indemnización. Si existen tablas o tarifas que regulan el monto de acuerdo con las diferentes secuelas o consecuencias, se deben acreditar éstas para obtener el pago correspondiente.

Cuando se adopta el seguro obligatorio se deja a las compañías aseguradoras el pago de la indemnización cuando se acredite la existencia del accidente y de sus secuelas. En caso de que la compañía no pague oportunamente se deja abierta la vía judicial pero el juez, si encuentra acreditada la existencia del accidente y de las secuelas, impone al asegurador, además de la obligación de pagar la indemnización con todos los recargos por actualización, una sanción adicional por el no pago oportuno que generalmente consiste en el pago de intereses moratorios.

Lo cierto del caso, como se indicó, es que si el perjudicado lo desea puede acudir a la vía judicial directamente a cobrar la indemnización ordinaria, sin límites de ninguna clase, sometiéndose si a los parámetros

de la responsabilidad civil extracontractual ordinaria, y a los trámites procesales ordinarios, comunes y no a los especiales del estatuto que consagra la indemnización automática. Inclusive se autoriza acudir al mecanismo judicial de la responsabilidad ordinaria, por el excedente, es decir por el monto que se considere por encima de la indemnización automática.

## 2.9. ESTATUTOS QUE CONSANGRAN LA INDEMNIZACION AUTOMATICA

Por el aumento de los hechos que ocasionan daños y perjuicios a las personas, no sólo se están separando de los lineamientos de la responsabilidad civil, algunos estatutos especiales encaminados a defender y proteger a las víctimas en el campo extracontractual, sino que también se ha intentado en el campo contractual.

En el extracontractual, fuera del de accidentes de tránsito, se ha establecido la indemnización automática para las víctimas de actos terroristas. En varios países europeos, ante el manifiesto auge de aquellos, se ha buscado la protección de las víctimas a través de la indemnización automática, que generalmente se paga de un fondo especial creado con el presupuesto ordinario o a través de un impuesto general a todos los ciudadanos. El Estado, cuando paga esta indemnización, se subroga en la

posibilidad de reclamar su monto al delincuente que sea condenado como responsable del acto terrorista.

Pero en el campo de la responsabilidad contractual están apareciendo estatutos especializados además del ya analizado en el contrato de trabajo. Por ejemplo, estatuto de protección al consumidor, que pretende beneficiar a las personas que resultan perjudicadas con la adquisición de productos, bienes o servicios defectuosos. Como los elementos tradicionales de la responsabilidad contractual no hacen muy operable esta protección se han dictado estatutos que lo facilitan, ya sea a través de la devolución o de una indemnización en favor del consumidor o comprador.

"Existen también estatutos de protección para el adquirente de bienes inmuebles, que pretenden facilitar las acciones o mecanismos de protección a las personas que adquieren inmuebles, especialmente ahora que el auge de los apartamentos en propiedades horizontales, o en urbanizaciones es ostensible, la falta de calidad de los materiales, la inestabilidad de los terrenos, la deficiencia en los servicios ofrecidos, la fallas en la construcción, son de muy difícil tratamiento a través de los mecanismos tradicionales de la responsabilidad civil contractual.

Se requieren procedimientos especiales que agilicen la obtención de la indemnización y evite la burla de que son víctimas adquirientes de muy buena fé que invierten los ahorros de su vida en un inmueble que no satisface las exigencias de calidad que maliciosamente se le ofrecen. La desaparición de sociedades o personas jurídicas ocasionales o transitoriamente establecidas (mientras se construye y se vende un edificio o una urbanización) necesitan trámites especiales para evitar el lesionamiento patrimonial de muchas personas. Esos estatutos ya han sido establecidos en algunos países".5

5.

AGUDELO, Preciado Dario. Indemnización de Perjuicios.  
Bogotá Col., Editorial Librería del Profesional Tomo II.

## CAPITULO 3.

### LA INDEMNIZACION AUTOMATICA EN COLOMBIA

Los colombianos atentos, teóricamente, a las diferentes innovaciones legislativas hemos adoptado la indemnización automática en algunas de las disciplinas jurídicas que nos rigen. Veamos cuales:

#### 3.1. ACCIDENTES DE TRABAJO Y ENFERMEDADES PROFESIONALES

3.1.1. Antecedentes. Las indemnizaciones provenientes de los accidentes de trabajo se regularon hasta la vigencia del Código Sustantivo a través de los mecanismos de la responsabilidad civil contractual, a pesar de los aires nuevos, renovadores, que en el extranjero imperaban para esa época.

Cuando se expidieron los decretos 2663 y 3743 de 1950 adoptados como legislación ordinaria a través de la Ley 141 de 1961, como Código Sustantivo del Trabajo, comenzó la vigencia del Capítulo 11 del libro primero que se titula Accidentes de Trabajo y Enfermedades Profesionales.

En el artículo 201 se estableció una lista que incluyó el nombre de las enfermedades que se consideraron profesionales, posteriormente modificado por el artículo lo. del decreto 778 de 1978, que junto con los accidentes de trabajo consagraron la indemnización automática. El artículo 204 establecía las prestaciones que originan y que incluyen la asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria hasta por dos años y los elementos que se requieren para el tratamiento. Además una suma de dinero que depende de las secuelas que deje el accidente o la enfermedad. Cuando la incapacidad es permanente existe una tabla en el artículo 209 que permite graduar el porcentaje, en que se limita la capacidad productiva y que origina determinada indemnización. En el artículo 212 se estableció la indemnización que debe pagarse por causa de muerte del trabajador. Estas indemnizaciones se deben pagar sin analizar o considerar las circunstancias en que se presentaron. Sólo se liberan de su pago los patronos cuando el accidente se presenta por culpa grave del trabajador.

Como se puede observar se trata de una indemnización automática con topes que no superan los 24 salarios mensuales, como norma general. Como generalmente la indemnización puede ser mayor, la legislación dejó abierta la vía al trabajador para cuando exista culpa del patrono

pueda acudir al sistema ordinario de la indemnización civil. Es decir que, de acuerdo con el artículo 216 del Código Laboral, la indemnización automática no cierra el paso de la indemnización ordinaria cuando el hecho dañoso es consecuencia de una culpa del patrono.

La indemnización automática que aquí se menciona es asumida por el Instituto de los Seguros Sociales en los lugares del país donde presta sus servicios. La indemnización ordinaria, originada en la culpa del patrono, continúa en cabezas de éste.

Puede observarse cómo esa indemnización automática sólo se refiere a los perjuicios corporales del trabajador, es decir los daños en su salud o en su vida. No incluye indemnización por daños a las cosas. Tampoco incluye los perjuicios morales. Sólo se refiere a los materiales, sea como daño emergente (pago de médicos y hospitales) como lucro cesante (incapacidad y merma de la capacidad productiva). Por lo tanto si se pretende reclamar perjuicios morales no se puede acudir a la indemnización automática sino a la ordinaria.

### 3.2. ESTATUTO DEL CONSUMIDOR.

La indemnización automática también se ha aplicado en

en relación a la protección de los consumidores, los cuales adquieren bienes o servicios que no corresponden a la calidad o características ofrecidas, y no tienen ningún mecanismo o sistema que los ampare de los perjuicios que llegaren a sufrir por la adquisición de un bien o la prestación de un servicio de mala calidad.

Tímidamente se ha pretendido proteger a los consumidores que adquieren bienes o servicios que no corresponden a la calidad o características ofrecidas. La devolución del dinero o la indemnización son consecuencias que inicialmente debían tramitarse a través de los parámetros y procedimientos tradicionales de la responsabilidad civil contractual. Hoy en día, el decreto pretende facilitar los trámites para que el perjudicado pueda ser resarcido de los perjuicios sufridos.

Por lo tanto, en Colombia todavía no se ha establecido ni la indemnización automática para las víctimas de actos terroristas como existe en Francia, ni los estatutos de defensa a los adquirientes de bienes inmuebles que ya se han regulado en algunos países europeos.

### **3.3. ACCIDENTES DE AUTOMOVILES**

Colombia también ha ingresado al concierto de países avanzados que han establecido la indemnización automática

en los accidentes de automoviles pretendiendo favorecer a las víctimas.

El legislador no consideró capaz económicamente al Estado Colombiano para asumir, a través del mecanismo de la seguridad social, la indemnización automática. Prefirió dejar a las compañías de seguros la obligación del pago, previa la obtención de una póliza de seguros. Se ha adoptado el sistema del seguro obligatorio. No obstante que dicho seguro se estableció en el artículo 96 del decreto 1344 de 1.970 o Código Nacional de Tránsito terrestre y fue reglamentado por el decreto 1285 de Julio 7 de 1973, nunca entró a operar. Fue por ello que mediante la ley 33 de 1986 en su artículo 115 y reglamentado por el decreto 2544 de diciembre 31 de 1.987, se insistió en su vigencia. En el capítulo siguiente se explica detalladamente su reglamentación.

#### **3.4. DEFINICION DE ACCIDENTES DE TRANSITO**

Encontramos varias definiciones sobre accidentes de tránsito, entre ellas mencionaremos las siguientes:

Accidente de tránsito.- "Es el evento brusco, imprevisto e involuntario, que ocasiona daños en cosas y personas, como resultado de la coincidencia en un lugar determinado de la falla en uno o varios de los elementos de tránsito. Dichos

elementos son: la persona (peatón, conductor), el vehículo, la vía y el medio ambiente". 6 (def., dada por Acción Vial Preventiva).

Accidente de tránsito.- Se define, como todo siniestro ocurrido en la vía pública originado o provocado por personas o por cosas tanto animadas como inanimadas, especialmente vehículos.

### 3.4.1. Definición de Automotores.

Se define a los vehículos automotores, como todo elemento que es impulsado por un motor y el cual está destinado al transporte de personas o cosas por vía terrestre, incluyendo los elementos montados en ruedas que puedan acoplárselas. Se excluyen de esa obligación los vehículos impulsados por fuerza animal, como los carros jalados por bestias, o por fuerza humana, como las carretillas.

6.

Folleto publicado por la Unión de Aseguradores Colombianos  
"Fasecolda" Agosto de 1.988 P.8.

## CAPITULO 4

### ESTUDIOS DEL DECRETO REGLAMENTARIO NUMERO 2544 de 1987

En este capítulo, veremos primero que todo el articulado del Decreto 2544 del 31 de diciembre de 1987, el cual reglamentó los artículos 115 y 116 de la Ley 33 de 1986, (artículos 259 y 260 del Decreto Ley 1344 de 1970) y 3 de la Ley 16 de 1979. Más adelante, en este mismo capítulo se estudiará este decreto en forma más profunda. Como he mencionado antes que al ser expedido este decreto fué que el denominado Seguro Obligatorio entró a operar con toda vigencia; ya que desde la implantación de este seguro realizada en el artículo 96 del Código Nacional de Tránsito y sólo hasta la expedición del decreto reglamentario 2544 de 1987, se le vino a dar plena vigencia a los seguros obligatorios y hace que entren a operar de lleno y sea adoptado por las diferentes Compañías de Seguro.

## 4.1. EL DECRETO REGLAMENTARIO 2544 de 1987

## a. Obligatoriedad del seguro

ARTICULO 1o. Para transitar por las vías y lugares públicos del territorio nacional, todo vehículo automotor debe estar amparado por un seguro vigente que cubra los daños corporales que se causen a personas en accidentes de tránsito.

Quedan comprendido dentro de lo previsto por este artículo los automotores extranjeros en tránsito por el territorio nacional. Para este efecto, las compañías de seguros deberán otorgar pólizas por el lapso durante el cual el vehículo permanezca en el país.

PARAGRAFO. Además del seguro obligatorio por daños causados a las personas en accidentes de tránsito, podrá tomarse sobre el vehículo cualquier otro tipo de seguros.

## b. Definición de automotores

ARTICULO 2o. Para los efectos de este decreto, se entiende por vehículo automotor todo aparato provisto de un motor propulsor, destinado a circular por el suelo para el transporte de personas o bienes, incluyendo cualquier

elemento montado sobre ruedas que le sea acoplado.

No quedan comprendidos dentro de esta definición: Los vehículos que circulan sobre rieles; los vehículos agrícolas e industriales, siempre y cuando no circulen por vías o lugares públicos por sus propios medios.

c. Otorgamiento obligatorio del seguro

ARTICULO 3o. Las compañías de seguros establecidas en el país, que tengan autorización para operar en el ramo de automóviles, están obligadas, siempre que se cumplan las condiciones de validez propias del contrato, a otorgar el seguro de que trata el artículo 1o. de este Decreto.

El incumplimiento reiterado de esta obligación será sancionado por la Superintendencia Bancaria, de acuerdo con las normas legales, aún con la no renovación de la autorización para operar el ramo de automóviles.

d. Objeto del seguro

ARTICULO 4o. El seguro sobre el cual versa este decreto, tiene por objeto cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas y los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica,

hospitalaria o funeraria, originados en accidentes producidos por vehículos automotores asegurados, en las condiciones y dentro de los límites indicados en este decreto y en la respectiva póliza de seguros.

Quedan excluidos de esta cobertura los siniestros ocurridos fuera del territorio nacional o en competencia automovilísticas deportivas, realizando en vías que no sean de uso público.

**ARTICULO 5o.** En el seguro de que trata este decreto todo pago indemnizado se efectuará tan sólo con la demostración del accidente y de sus consecuencias dañosas para la víctima.

Se considerarán pruebas suficientes, sin perjuicios de que la víctima o el causahabiente, puedan aducir otros medios probatorios, las siguientes:

La certificación sobre la ocurrencia del accidente expedida por las autoridades de tránsito o de policía competentes; y las certificaciones de la atención por lesiones corporales o de incapacidad permanente, expedidas por cualquier entidad médica asistencial u hospitalaria debidamente autorizada para funcionar.

Las certificaciones de pago por,            conceptos de servicios

funerarios y de exequias.

La muerte y la calidad de causahabiente se probará con copias de las partidas de Registro Civil, o con las pruebas supletorias del estado civil previstas en la ley.

e. Cobertura y cuantías

ARTICULO 6o. En las condiciones generales de la póliza se incluirán las siguientes coberturas:

1). Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios por lesiones con una indemnización máxima de trecientas (300) veces el salario mínimo legal vigente al momento del accidente.

2). Incapacidad permanente, entendiéndose por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Sustantivo del Trabajo, con una indemnización máxima de ciento ochenta (180) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente, a la cual se le aplicarán los porcentajes contenidos en las tablas respectivas.

3). Muerte de la víctima como consecuencia del accidente, siempre y cuando ocurra dentro del año siguiente a la fecha de éste, en cuantía equivalente a seiscientas (600) veces el salario mínimo legal diario al momento del

accidente.

4). Gastos funerarios, si la muerte ocurriere como consecuencia del accidente y dentro del lapso señalado en el literal anterior, con una indemnización máxima de ciento cincuenta (150) veces el salario mínimo legal diario vigente al momento del accidente.

PARAGRAFO. El valor de estas coberturas se entiende fijado para cada víctima y así se aplicará con prescendencia del número de víctimas resultantes de un mismo accidente.

f. El pago de la indemnizaciones

ARTICULO 7o. Las víctimas o sus causahabientes formularán sus reclamaciones a las compañías aseguradoras, a las cuales pagarán la indemnización correspondiente dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la fecha en que se les entregue la reclamación, acompañada de las pruebas del accidente y de los daños corporales; de su cuantía, si fuere necesario, y de la calidad de causahabiente en su caso.

PARAGRAFO. Los establecimientos hospitalarios o clínicas o las entidades de seguridad social y/o previsión social,

que presten la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a las personas cubiertas por este seguro, en accidentes de tránsito, podrán exigir su pago a las compañías aseguradoras, en virtud de convenios que estas celebren con aquellos, o por la razón de la cesión que efectúare la víctima, de su derecho. Cuando estos servicios hayan sido prestados por un establecimiento hospitalario, clínica o entidad de seguridad social y/o previsión social, con los cuales las compañías de seguro no hubiere celebrado convenios y no se hubiere efectuado la cesión por imposibilidad física de la víctima las compañías de seguros pagarán a dichos establecimientos el valor de los servicios prestados, con sujeción a las tarifas oficiales, aplicables a la respectiva entidad del sector salud.

ARTICULO 8o. En los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores asegurados, cada aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes del que tenga asegurado. Los terceros no ocupantes podrán formular su reclamación a cualquiera de estas compañías. La compañía a quién se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización sin perjuicio del derecho de repetición de las compañías entre sí.

ARTICULO 9o. El pago efectuado por la compañía aseguradora del vehículo automotor causante de los daños corporales a las personas en accidentes de tránsito, no impedirá a la víctima o a sus derechohabientes acudir a los órganos jurisdiccionales competentes para reclamar del responsable las indemnizaciones a que crean tener derecho conforme a las formas legales.

PARAGRAFO. Las sumas pagadas por concepto de los amparos de carácter indemnizatorio de la pólizas que se emitan en desarrollo de este decreto, se entiende prioritarias e imputables a la indemnización que por mayor valor pueda resultar a cargo del responsable del accidente.

ARTICULO 10o. En caso de muerte de la víctima como consecuencia de accidente de tránsito y para los efectos de este decreto, serán beneficiarios de las indemnizaciones por muerte, las personas señaladas en el artículo 1142 del Código de Comercio la indemnización por gastos funerarios y exequias se pagará a quién demuestre haber realizado las correspondientes erogaciones.

ARTICULO 11o.- Del valor de la indemnización por muerte se deducirá el valor de las indemnizaciones pagadas con arreglo a los numerales 1 y 2 del artículo 6o. de este decreto.

ARTICULO 12o.- A las víctimas de los accidentes de tránsito y sus causa habientes no les serán oponibles excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de obligaciones propias del tomador.

Con todo, la compañía aseguradora podrá repetir contra el tomador por cualquier suma que haya pagado como indemnización por concepto del seguro de daños causados a las personas en accidentes de tránsito, cuando éste o quien esté conduciendo el vehículo en el momento del accidente, con su autorización, haya actuado con dolo, culpa grave o dentro de aquellas circunstancias en que el seguro adolece de vicios o defectos coetaneos a su contratación o al incumplimiento de obligaciones imputables al tomador.

La subrogación de las compañías de seguros en los derechos y acciones contra los responsables de los accidentes, diferentes al tomador del seguro, en lo que a los amparos que tienen carácter indemnizatorio se refiere, se regirá por las normas generales del Código de Comercio.

g.- Disposiciones generales

ARTICULO 13o.- De conformidad con el artículo 3o. de la

Ley 16 de 1979, la inversión forzosa sobre la reserva técnica correspondiente al seguro de que trata este decreto, deberá efectuarse y mantenerse en títulos de ahorro nacional TAN.

**ARTICULO 14.** Todo vehiculo automotor será provisto, por la compañía de seguros, de una identificación, que indique la razón social de la aseguradora, el número de la placa del vehículo, el número de la póliza respectiva y su vigencia. Esta identificación deberá colocarse en sitio visible del vehículo.

**ARTICULO 15o.** La existencia del contrato de seguro, al cual se refiere el presente decreto, formará parte de los requisitos exigidos para la expedición del comprobante de revisión técnica, establecido en el decreto 1344 de 1970.

La fecha de expiración del contrato de seguro no podrá ser anterior a la fecha de expiración del comprobante de revisión técnica.

**ARTICULO 16o.** Las compañías de seguros enviarán mensualmente al Instituto Nacional del Transporte, INTRA, información sobre las pólizas expedidas en cumplimiento de la Ley 33 de 1986 y del presente

decreto, en la cual se señala el nombre de la compañía de seguros, el número de la póliza respectiva, su vigencia; el nombre del tomador, el número del motor, modelo, marca y placas de los vehículos amparados. Con estos datos, el INTRA organizará un Registro Público.

ARTICULO 17o. La entrega de la póliza al tomador está condicionada al pago previo de la prima, exepcto cuando ésta se encuentre a cargo de entidades de derecho público.

ARTICULO 18o. En lo no previsto en este decreto, el seguro obligatorio se regirá por las normas que regulan el contrato de seguro terrestre en el Código de Comercio.

ARTICULO 19o. El presente decreto rige a partir del día 1o. de abril de 1988.

Seguidamente, desarrollaremos el decreto 2544 de 1987, y veremos como funciona y opera el Seguro Obligatorio en Colombia.

#### 4.2. SEGURO OBLIGATORIO DE LOS VEHICULOS AUTOMOTORES

##### a. Personas protegidas por la indemnización automática:

Están protegidas por esta indemnización todas las que sufran daños o perjuicios con vehículos automotores, ya sean peatones o personas que circulan por fuera del vehículo causante a los pasajeros, que son aquellos que viajan en el interior de vehículo, en forma onerosa como en los vehículos de servicios públicos o en forma gratuita como en los particulares. Por lo tanto, transeúntes, ciclistas, carretilleros y pasajeros están protegidos por esta indemnización automática.

##### b. Clase de vehículos que deben tener el seguro obligatorio

Debe proveerse del seguro obligatorio todo automotor. Entendiéndose aquel que es impulsado por un motor y que está destinado al transporte de personas o cosas por vía terrestre, incluyendo los elementos montados en ruedas que puedan acoplárselas. Se excluyen de esa obligación los vehículos impulsados por fuerza animal, como los carros de bestia, o por la fuerza humana, como las carretillas. Los daños ocasionados con esta última

clase de vehículos, se someten a las reclamaciones ordinarias de la responsabilidad civil extracontractual. No hay duda que las motocicletas, en todas sus marcas, se clasifican en automotores para los efectos del seguro. están obligadas a tomar el seguro obligatorio para poder circular por las calles y carreteras de Colombia.

Y a pesar de quedar incluidos en esa clasificación de vehículos automotores, el artículo 2o. del decreto 2544, exime de la obligación de tomar el seguro obligatorio, a los que circulan sobre los rieles (convoyes ferroviarios, por ejemplo) y los agrícolas o industriales cuando no circulan por las vías públicas, por sus propios medios, como los tractores que trabajan en las fincas o las "mulas" industriales que no salen de las instalaciones o fábricas. Los daños causdos por éstos no se regulan por la indemnización automática sino por la indemnización civil ordinaria.

La obligación de tomar el seguro incluye también a los vehículos extranjeros que se encuentren en tránsito dentro del territorio nacional. Mientras no demuestre tener vigencia esa clase de seguros, que podrán expedirse sólo por el tiempo que el vehículo permanezca en territorio colombiano, no podrá circular por las

carreteras y vías nacionales.

**c. Quién debe tomar el seguro**

El decreto reglamentario no fija la obligación en cabeza del propietario pero tampoco en la del poseedor, tenedor o explotador. Simplemente se refiere a que el vehículo, para poder circular por las vías y lugares públicos del territorio nacional, debe estar amparado por el seguro obligatorio, que debe estar vigente.

Por lo tanto se vincula con el automotor en forma tal que es indiferente quién haya sido el tomador y quién lo esté conduciendo en el momento de causar el daño. El tomador paga la prima pero el asegurado es incierto, las víctimas o presuntos perjudicados.

**d. Perjuicios que cubre**

Ya hemos visto que los perjuicios que cubren son los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito. No se incluyen en esta protección automática ni los perjuicios morales que se causen a las personas ni los daños a las cosas. Ya explicamos que cuando se mencionan personas en accidentes de tránsito se refiere a peatones,

ciclistas, carretilleros, pasajeros y demás personas que resulten afectadas corporalmente, con lesiones o muerte, en un accidente. Se incluyen los conductores que no hayan tenido una conducta imprudente o negligente en el resultado. Es decir, que si en una colisión de automotores aparece claro el dolo o la culpa grave de un conductor, el otro queda protegido con la indemnización automática.

Esté uno de los motivos por los cuales la normatividad colombiana autoriza para que se tomen otros seguros que cubran los riesgos no cubiertos o las mayores cuantías que se consideren por encima de los topes que cubren el seguro obligatorio. Los daños a los bienes, no cubiertos en el seguro obligatorio, como cuando existe colisión y se averían los vehículos o se destruyen inmuebles con el impacto, pueden ser causa de seguros voluntarios que tome el dueño. el usuario o el explotador.

Como lo explica el tratadista Martínez Rave que "... el pago de la indemnización automática no impide a las víctimas o a sus causahabientes acudir a los jueces reclamar la indemnización completa u ordinaria que se les adeuda.

Lógicamente que del monto de la indemnización ordinaria debe descontarse el valor recibido a través de la indemnización automática, por los conceptos de gastos médicos y gastos funerarios, que son indemnizatorios. No los pagados por incapacidad permanente y muerte que no lo son. es posible que el automotor se encuentre protegido con seguros voluntarios que cubran riesgos no cubiertos por el seguro obligatorio o que correspondan a sumas superiores a las fijadas en los topes del obligatorio".<sup>7</sup>

En síntesis puede un vehículo automotor estar protegido con varios seguros, el uno obligatorio y los otros voluntarios.

Es posible que los propietarios, las empresas transportadoras, tomen seguros adicionales que cubran riesgos o cantidades que no cubran el obligatorio. La existencia del seguro obligatorio y el pago que la compañía haga de la indemnización automática, no impide limita o entorpece la posibilidad de acudir a la vía judicial para obtener el pago de la indemnización completa. Por lo tanto, la indemnización automática no modifica en nada la responsabilidad penal y civil del conductor ni de la civil de los terceros civilmente responsables.

7.  

---

MARTINEZ, Rave Gilberto, Ibidem, p.506.

Sólo que lo pagado por la indemnización automática puede descontar el monto de la indemnización ordinaria, en cuanto hace a gastos médicos, hospitalarios y los funerarios.

Caso muy frecuente entre nosotros es el de los perjuicios morales, que generalmente no cubren las pólizas de seguros voluntarios y que como ya vimos tampoco los cubre la indemnización automática del seguro obligatorio. El perjuicio debe acudir a la vía judicial para obtener su reconocimiento o pago. Pero si las compañías aseguradoras dicen incluir en los seguros voluntarios ese riesgo, el propietario del vehículo o la empresa transportadora bien puede tomar ese seguro adicional.

Hemos visto que este seguro cubre exclusivamente los daños corporales o personales, los cuales el decreto divide en dos grupos:

1. Muerte. Ya que puede que el transeúnte no el pasajero muera como consecuencia del accidente. corresponde a la cónyuge y sus herederos (artículo 1142 del Código de Comercio) la indemnización automática por la muerte del causante. El valor de los gastos

funerarios debe hacerse o reconocerse a la persona que lo hizo, sin importar su parentesco o vínculo con la víctima. Si la muerte se presenta en fecha posterior al accidente (pero dentro del año siguiente) también se deben reconocer los gastos farmacéuticos, médicos, clínicos, hospitalarios, quirúrgicos que se hicieron. Quien demuestre haberlos cubierto debe recibir la indemnización correspondiente.

2. Lesiones personales. Cuando las consecuencias del accidente son lesiones personales, la víctima tiene derecho a reclamar la indemnización de todos los gastos médicos, quirúrgicos, hospitalarios, farmacéuticos en que haya incurrido. Además, en cuanto a las secuelas, el numeral 2o. del artículo 6o. del decreto 2544 de 1987, menciona sólo la incapacidad permanente entendiendo por tal la prevista en los artículos 209 y 211 del Código Laboral modificados por el decreto 776 de 1.987, dejando por fuera la incapacidad transitoria o temporal

Por la redacción del artículo 4o. del decreto 2544, parece que las consecuencias síquicas (perturbación síquica permanente) no quedarían protegidas, pues se refiere a daños corporales físicos, aunque ella también puede originar incapacidad permanente total o parcial.

Dedúce de lo anterior que las secuelas diferentes a las

permanentes originan una indemnización que debe reclamarse por la vía ordinaria y no por la indemnización automática.

e.- Monto de la Indemnización.

El legislador colombiano acogió el sistema de los topes o límites indemnizatorios, es decir que no se tiene en cuenta el monto efectivo de los perjuicios sino que se limiten arbitrariamente. Corresponde a la víctima o sus causahabientes acreditar el monto de esos perjuicios, que si son inferiores al tope fijado, deben ser pagados en su integridad, pero si son superiores sólo se cubren hasta esa suma. Los topes se han fijado en salarios mínimos lo que permite su actualización constante ya que como sabemos, cada año varía.

1.- Los gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos, hospitalarios, tanto en los casos de lesiones personales como en los casos de muerte en que se hubieren dado, se reconocerán todos los que acrediten, sin ser superiores a 300 veces el salario mínimo legal diario.

2.- Incapacidad permanente, como secuela en las lesiones personales, no superior a 180 veces el salario mínimo legal vigente, teniendo en cuenta los porcentajes

evaluativos del artículo 209 del Código Laboral según las secuelas.

3. Muerte de una persona. Ya sea inmediata al accidente o dentro del año siguiente, 600 salarios mínimos diarios legales vigentes.

4. Gastos Funerarios, los que se acrediten hasta 150 veces al salario mínimo diario.

Es de advertir que estos límites se refieren a la indemnización automática para cada persona lesionada corporalmente, sin que interese para nada el número de personas afectadas en cada accidente.

Deben precisarse las siguientes cosas:

1. El salario mínimo que debe tenerse en cuenta es el mensual vigente en el momento del accidente. Preferible hubiera sido el de la fecha del pago, para actualizar así realmente la suma correspondiente. Las demoras en el pago no deben favorecer a las compañías de seguros que deberían pagar en el momento adecuado.

2. En los casos de muerte de la persona podrán

descontarse las sumas que se hubierén pagado por indemnización de lesiones personales, ya sea como gastos médicos, hospitalarios o clínicos, etc., o por incapacidad permanente.

3. Puedan acumularse las indemnizaciones por gastos más la correspondiente a secuelas, ya sea muerte o lesiones. En la muerte también se puede acumular la indemnización por los gastos funerarios.

f. Procedimiento para reclamar.

Ya se aclaró que las limitaciones en la cuantía se fijan en aras a la agilización para su cobro.

También que el legislador colombiano fijó en las compañías de seguros la competencia para atender al pago de la indemnización automática a través de una póliza o documento que, previo el pago de su prima, protege permanentemente a las víctimas de los accidentes.

El artículo 7o. del decreto 2544 dispone que las víctimas, o los causahabientes cuando éstas mueren, debe presentar ante la compañía aseguradora que expidió la póliza, la reclamación correspondiente acompañada de los documentos que acrediten lo siguiente:

1. El accidente, es decir las circunstancias de tiempo, lugar y modo en que se presentaron los hechos dañosos, incluyendo la identificación del automotor implicado.

2. Documentos de las consecuencias del accidente, es decir del daño corporal sufrido por la víctima (muerte, lesiones personales y su secuela o consecuencias).

3. Si reclama como causahabiente la indemnización por muerte de la víctima, su condición o calidad que lo acredita para reclamar.

Pueden demostrarse las dos primeras circunstancias con la certificación de las autoridades policivas o administrativas del lugar donde sucedieron los hechos. Los certificados o constancias pueden ser expedidos por los Alcaldes, Inspectores, de Tránsito o Funcionarios Judiciales que tengan o hayan tenido conocimiento de los hechos por haber adelantado las investigaciones de rigor. Las secuelas en las lesiones personales con los certificados médicos expedidos por cualquier institución médica, asistencial u hospitalaria, debidamente autorizada para funcionar. Por lo tanto son válidas las certificaciones de los hospitales universitarios, de los oficiales, de los centros de salud, del Instituto de los Seguros Sociales, de las Cajas de Previsión, de las

clínicas particulares autorizadas, de los médicos legistas, etc.

Si se trata de gastos, efectuados en los casos de muerte, por tratamientos médicos u hospitalarios es válida la certificación del respectivo establecimiento. Igual en los casos de lesiones personales. Si se trata de gastos funerarios es suficiente la certificación, debidamente autenticada, de la casa de funerales que atendió la inhumación. Por último la muerte de la víctima y la calidad de causahabiente deben acreditarse con los registros civiles correspondientes, cónyuge con el matrimonio, hijo con el nacimiento que incluya el nombre de los padres, padre con el de nacimiento del hijo, etc. En caso de que no existan los registros civiles o no se puedan localizar, son válidas las pruebas supletorias previstas en la ley, como podrían ser las partidas eclesiásticas y los testimonios.

La compañía de seguros tiene un plazo de 30 días para el pago de la indemnización. No podrá oponerle a los reclamantes excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o del incumplimiento de las obligaciones propias del tomador. Por lo tanto las nulidades del contrato, las fallas formales que se pudieron dar en su elaboración, el no

pago de la prima o el incumplimiento de otras obligaciones por parte del tomador, no pueden ser motivo para que la compañía aseguradora se abstenga de pagar.

La compañía debe pagar al perjudicado, pero puede repetir contra el tomador por las sumas pagadas por riesgos indemnizatorios, cuando éste, o quién esté conduciendo el vehículo, haya actuado con dolo o culpa grave o se hayan presentado algunas circunstancias que invaliden el contrato, o que el tomador haya incumplido alguna obligación con la entidad aseguradora.

No prevé el decreto reglamentario las consecuencias cuando la compañía no pague una suma inferior a la que aparece señalada en las disposiciones legales. Lo más deseable sería que el decreto reglamentario estableciera un mecanismo administrativo, ágil, para el cobro. Sin embargo, como el artículo 18 del decreto 2544 dispone que en lo no previsto en este decreto el seguro obligatorio se regirá por las normas del Código de Comercio que regulan el contrato de seguros, pensamos que la póliza y los elementos de prueba del accidente, de la secuela o de los gastos, presta mérito ejecutivo ante los jueces correspondientes y la compañía debe atender a los intereses de mora por el tiempo superior a los 30 días que demore en pagar.

Cuando existe colisión de vehículos cada compañía aseguradora tendrá que pagar la indemnización automática de los ocupantes del vehículo que tenga asegurado. Los terceros, no ocupantes o peatones, que resulten afectados corporalmente con el accidente podrán reclamar sus indemnizaciones a cualquiera de las compañías aseguradoras que tengan protegidos los vehículos. esta compañía tendrá que pagar el total de la indemnización sin perjuicio de reclamar a las otras compañías la proporción que les corresponda.

#### 4.3. CALCOMANIA, REGISTRO, PAGO PREVIO DE LA PRIMA

Para conocer cuál es la compañía que asume el seguro obligatorio ésta no sólo debe expedir la correspondiente póliza sino además, entregar una calcomanía o identificación que debe colocarse en sitio visible del vehículo, en la cual se indique la razón social de la compañía aseguradora, el número de la placa del vehículo, el número de la póliza respectiva y su vigencia.

Como la existencia del seguro obligatorio es requisito indispensable para la expedición del comprobante de revisión técnica que cada año debe hacerse al vehículo, de acuerdo con lo dispuesto por el decreto 1344 de 1970,

la fecha de expedición de las pólizas y su vencimiento no puede ser inferior al de duración de comprobante de revisión técnica, es decir, un año.

4.3.1. Registro. Para facilitar el conocimiento de las compañías que están presentando el servicio del seguro obligatorio y la identificación de la que cubre los riesgos de determinado automotor, el INTRA organizará un registro público con la información que mensualmente le deben remitir las compañías aseguradoras sobre las pólizas que por seguro obligatorio han expedido la información debe indicar el nombre de la compañía aseguradora, el número de la póliza expedida, su vigencia, el nombre del tomador, el número del motor, modelo, marca y placa del vehículo asegurado.

4.3.2. Pago previo de la prima. La compañía aseguradora sólo podrá entregar la póliza una vez haya recibido el pago de la correspondiente prima, con excepción de los vehículos a cargo de las entidades de derecho público.

Pero el no pago de la prima, en uno u otro caso, no exonera a la compañía aseguradora del pago de las indemnizaciones correspondientes; podrá repetir contra el tomador que no la pagó, pero las víctimas de los accidentes no sufren ningún perjuicio por este hecho.

#### 4.4. OBLIGACION DE EXPEDIR EL SEGURO

Las compañías de seguros en un principio habían alegado que esas pólizas no se habían reglamentado por la Superintendencia, ni por FACECOLDA la entidad gremial que las representa, y que para ellas no eran rentable, el decreto en su artículo 3o. impone a las compañías aseguradoras que están autorizadas para operar en el ramo de los automotores, la obligación de expedir esta clase de pólizas, so pena de ser sancionadas por la superintendencia bancaria aún con la suspensión de la autorización para operar el ramo de seguros de automotores.

4.4.1. Sanciones. Aunque el decreto 2544 y la Ley 33 de 1986 no contemplan específicamente una sanción para quién no tome el seguro obligatorio, creemos que el artículo 96 del decreto 1344 de 1970, o código nacional de tránsito terrestre, contempla esa situación cuando establece: "la vigencia de un seguro que cubra la responsabilidad civil por daños a terceros ocasionados por él, es requisito indispensable para la concesión y conservación de la licencia de tránsito".

Por lo tanto la falta del seguro obligatorio hace que la licencia o matrícula pierda vigencia. Como el artículo

85 de la Ley 33 de 1986 autoriza la inmovilización del vehículo cuando no se tenga licencia vigente o no se porte, es posibles entonces inmovilizar el vehículo automotor cuando no tenga una póliza de seguro obligatorio o cuando se encuentre vencida. Y quedará inmovilizado hasta que se acredite vigencia del seguro obligatorio, para que pueda circular.

4.4.2. Irrevocabilidad. si ha tomado el seguro obligatorio por el término de un año no podrá suspenderse su vigencia ni por parte del asegurador, es decir la compañía de seguros que la emita, ni por parte del tomador, ya que el beneficiado con el seguro es un tercero, una persona indeterminada pero determinable como es la víctima del accidente. Por lo tanto, es irrevocable el seguro tanto para el seguro tanto para el asegurador como para el tomador.

4.4.3. Transferencia del automotor. La transferencia del vehículo no modifica en nada las obligaciones de la compañía aseguradora, como si puede suceder en el seguro de automóviles común. Por lo tanto, cuando se hace transferencia de un vehículo se entiende que el seguro también se transfiere y continúa protegiendo a las víctimas de los accidentes en que participe dicho automotor, sin importar su dueño.

4.4.4. Modificaciones de las características del vehículo o errores en su identificación. El hecho de que al vehículo se le modifiquen, en forma lícita o ilícita, los elementos de identificación (placas, número de chasis, motor, etc.) tampoco modifica el seguro, que continua vigente. Establecida la identificación del vehículo no importa que algunos de los signos de identificación se hayan modificado. Igual si el vehículo pasa de particular a público u oficial o de ser de carga a ser de pasajeros o viceversa. No importa la destinación o el cambio que se haga.

4.4.5. Vehículos detenidos. Se ha cuestionado si el seguro protege a las personas que sufren accidentes con los vehículos cuando no se encuentran en movimiento. Por ejemplo: el vehículo está detenido en un semáforo, un motociclista se golpea con él y se lesiona o muere. Un peatón pasa corriendo y se golpea contra el vehículo que está detenido. En estos casos, cuando el vehículo está dentro de la circulación pero detenido atendiendo las señales de tránsito, no hay duda que la víctima queda protegida. Otra cosa es cuando el vehículo está estacionado en determinado lugar, fuera de la circulación como un garaje, un estacionamiento, y una persona cae sobre él. en ese caso estimamos que el vehículo no fué un elemento activo, dinámico, del

accidente y como se encontraba fuera de la circulación, no se protege a la víctima. Claro está que si el vehículo está detenido, parqueado o estacionado, y está violando alguna norma de circulación (parqueado en un lugar prohibido, cerca a un cruce, en una bocacalle, estorbando en el garajeo parqueadero la salida o entrada de otro vehículo, etc) si origina la indemnización automática en favor de las personas lesionadas o muertas. Basta que el vehículo esté dentro de la circulación para que exista la protección automática.

4.4.6. Diferentes accidentes bajo la vigencia de la póliza. Este seguro tiene la facultad, de que una vez presentado el accidente y su correspondiente reclamación, no se agota. Continúa vigente y debe cubrir los demás accidentes que se presentan durante su vigencia, que será mínimo de un año. Es bueno precisar que las sumas que contempla el decreto se deben por cada una de las víctimas, lo que hace posible un accidente múltiple reclamen todas y cada una la indemnización que les corresponden.

#### 4.5. CONSECUENCIAS DEL SEGURO OBLIGATORIO EN EL PROCESO PENAL

a. En la condenación al pago de los perjuicios: Es obligación del juez penal imponer el pago de la

indemnización, en concreto a la persona que encuentre responsable de los delitos que juzga. Cuando se trata de un delito generalmente culposo, cometido con un vehículo automotor debe condenar al responsable al pago de la indemnización de todos los daños y perjuicios. El hecho de que la compañía de seguros haya pagado a la víctima del accidente la indemnización automática que consagra el seguro obligatorio, no modifica en nada la responsabilidad penal del conductor o sindicado. Y en cuanto a la responsabilidad civil sólo puede descontar lo que el perjudicado o víctima haya recibido por indemnización de los gastos hospitalarios, farmacéuticos o médicos así como por gastos funerarios, que son riesgos indemnizatorio. Pero no debe descontar lo que la compañía aseguradora pagó por incapacidad permanente o por muerte, de esos riesgos no son indemnizatorios y por lo tanto puede recibirse el pago dos veces por el mismo hecho ya que las causas del perjuicio son distintas.

Por lo tanto el juez penal deberá imponer la obligación del pago de la indemnización por las mayores sumas que se tuvieron que pagar por gastos médicos, hospitalarios, clínicos y farmacéuticos que el seguro obligatorio solo paga en parte; por los perjuicios morales en sus

manifestaciones de objetivados o subjetivos que no cubre el seguro obligatorio y por las mayores sumas que pagaron por los gastos de inhumanación del cadáver, es decir los gastos funerarios.

En síntesis el pago de la indemnización automática del seguro obligatorio no modifica ni perturba el trámite del proceso penal del conductor. Sólo que debe descontarse de la condena impuesta lo que la compañía aseguradora haya pagado por gastos hospitalarios o por gastos funerarios.

## CAPITULO 5

### TARIFAS PARA EL SEGURO OBLIGATORIO

#### 5.1. LOS TOPES QUE SE HAN FIJADO

Ya hemos visto que el valor del seguro depende del tipo de vehículo, su cilindrada y modelo, y cubre la totalidad del período de su vigencia, inicialmente se ha adoptado éstas vigencias:

Modelos de	1981	a	1.988	15 meses
Modelos de	1.972	a	1.980	19 meses
Modelos anteriores				
a	1.971			11 meses

De aquí que, para determinar los topes fijados en las diferentes pólizas del seguro obligatorio, se tiene que tener en cuenta el tipo de vehículo, cilindraje y modelo, así como que estos topes se determinan por medio del salario mínimo diario vigente.

## 5.2. FONDO DE GARANTIA PARA LAS VICTIMAS DE LA CIRCULACION AUTOMOVILIARIA.

Vemos que aqui en Colombia, ya sea por nuestra indisciplina social y lo poco efectivos que son nuestros mecanismos de control, se van a presentar situaciones diversas por lo siguiente:

- a) Cuando se trate de vehículos evasores.
- b) Cuando se trate de vehículos fantasmas.

### a). Vehículos evasores.

Aqui incluiremos aquellos vehículos que teniendo la obligación de tomar el seguro no lo han hecho, utilizan calcomanías falsas, etc. En ese caso no hay forma de vincular a ninguna compañía de seguros pues si no existen pólizas que protejan ese vehículo la víctima tendrá que acudir a la indemnización ordinaria. En síntesis no está protegida por la indemnización automática.

### b). Vehículos fantasmas.

Más común de lo que se cree es la situación que se da cuando una persona es atropellada por un vehículo que huye del lugar y no se puede lograr su identificación.

Como no se sabe cuál vehículo fue el causante del daño es imposible concretar la obligación indemnizatoria en determinado automotor y consecuentemente en determinada compañía. Todo parece indicar que la víctima queda desprotegida de la indemnización automática.

Al respecto anota Carlos A. Olano "En los países donde funciona el seguro obligatorio en cuestión, la misma ley ha dispuesto que las empresas autorizadas a contratar dicho seguro están obligadas a cubrir anualmente al Instituto Nacional del Seguro o a otra entidad por el estilo, una contribución que en algunos países alcanza hasta el tres por ciento del monto de las pólizas contratadas dentro del régimen del seguro obligatorio, según su último balance. Con destino a la creación de un fondo de garantía, en favor de las víctimas de las vialidad, siempre que se cumpla algunas de las siguientes condiciones:

a). Que el evento se ocasione por vehículo que no se puede identificar, y siempre que el resultado del accidente sea la muerte de la víctima del daño, o una incapacidad superior a 90 días o una invalidez permanente superior al 20%

b). Que el vehículo cuestionado no aparezca cubierto por el seguro, dentro de las mismas condiciones del aparte.

c). Que el vehículo resulte asegurado en alguna compañía que en el momento del accidente se encuentra en estado de liquidación por quiebra, ya esta sea fraudulenta o no.

## CONCLUSIONES

A. Ventajas.

B. Desventajas.

Conclusiones.

Como conclusión del presente trabajo mencionaré los siguiente: Las expectativas que en Colombia se tienen por el funcionamiento de este seguro, que empezó a regir teóricamente en junio 1 de 1988, es muy grande puesto que "...un parque de un millón cuatrocientos mil vehículos, que ocasionan 27.000 heridos y 3.000 muertos al año, han impuesto a los establecimientos hospitalarios y clínicos una obligación de altísimo costo". 9.

Se pretende que ahora los establecimiento de salud, especialmente los públicos y de seguridad social, reciban sumas que le compensen los costos de los servicios

prestados a las víctimas de los accidentes de tránsito, que les permitan superar las graves y constantes crisis económicas que lo agobian.

Uno de los elementos que no dejan que el mencionado seguro marche y funcione bien, es el caso de las compañías de seguro; se espera de ellas que entiendan que ese seguro no solo les proporciona grandes beneficios económicos sino que implica soluciones a numerosas personas que hoy sufren las consecuencias no sólo materiales sino económicas, del tráfico automotor. Deben por tanto procurar por implantar pólizas, mecanismos procedimientos ágiles y efectivos que permitan que las personas beneficiadas con la indemnización automática, sí lo sea en la realidad y así se mejore el concepto que sobre los seguros tienen mucho colombianos que no creen en ellos porque en el momento de hacerse efectivos los riesgos aparecen las disculpas, la letra menuda, los obstáculos formales o de fondo, que impiden el pago oportuno y completo. Si se cambia el concepto de que el reclamante siempre es un timador (que pretende engañar a la compañía aseguradora) y se le trata como simplemente lo que es, un perjudicado, se logrará que la mayoría de la población colombiana cambie también el criterio que tiene de que las compañías aseguradoras son muy buenas para cobrar las primas pero muy malitas para

pagar las indemnizaciones cuando se presentan los riesgos.

Otro elemento, es el referente a los ineficientes mecanismos de control que existen sobre los vehículos automótores, incluyendo las motocicletas, las cuales muchas se encuentran tan descuidadas, y la efectividad de los revisados que tienen implantadas las autoridades de circulación. La coordinación que tendrá que darse entre los organismos, funcionarios, agentes y demás personas que cumplen funciones de tránsito (INTRA, Policía Vial, Inspectores de Tránsito, funcionario, y agentes de tránsito departamental, municipal, etc) para que puedan controlarse los vehículos que circulan sin el seguro obligatorio y sin las calcomanías que permitan su identificación. Los lugares donde deberan ser llevados los vehículos que no puedan circular por falta del seguro será otro problema que deberán enfrentar las autoridades para que se haga efectiva la medida.

Se pondrán a prueba, en fin no sólo las compañías de seguros, sino la efectividad del seguro y la capacidad de nuestras autoridades de tránsito para cumplir y hacer cumplir esas disposiciones.

## A. VENTAJAS

Queda claro que el seguro obligatorio, recoge la indemnización automática en nuestro medio y por lo tanto no excluye o impide la acción indemnizatoria ordinaria ante los jueces civiles, para obtener el pago de la indemnización total. De esta se debe descontar lo que se recibe por indemnización automáticas, como gastos hospitalarios y funerarios. No hay que probar, para obtener el pago de la indemnización automática, ningún elemento subjetivo como dolo o culpa en quien conduce el automotor.

No importa quien esté conduciendo y en qué condiciones lo haga. Las víctimas tienen derecho a ser resarcida. No se libera la compañía aseguradora por fuerza mayor, caso fortuito, culpa de un tercero o culpa de la víctima.

### A. 2. VENTAJAS

En el comienzo pueden existir motivos de duda en lo referente a lo que es la acumulación que puede darse entre las sumas que paga el ISS y otras entidades de

seguridad social por pensiones únicas o periódicas por lesiones que pueden ocasionar incapacidad parcial permanente total o gran invalidez. Creemos que las causas que originan una y otra son distintas y por lo tanto no son incompatibles. Pueden recibirse las dos sin que se dé enriquecimiento sin causa pues el trabajador cotiza el seguro, mediante cuotas mensuales, para cubrir ese riesgo. Igualmente el tenedor del vehículo paga en una compañía de seguros una prima para que atienda ese riesgo si se presenta. De allí que no sean incompatibles. La suma que se paga por el seguro obligatorio no es indemnizatoria. En caso contrario podrían presentarse algunas dificultades que crearían una discriminación entre personas afiliadas y las no afiliadas a esas instituciones. Y las entidades verían crecer su patrimonio, sin ninguna causa justa, cuando no tuvieran que pagar por un riesgo calculado y financiado con los aportes de sus afiliados. Si el riesgo ya es cubierto por otra institución, las cuotas o primas deberían disminuir. Igual puede decirse de la indemnización por muerte. La suma que se paga por la compañía de seguros no es indemnizatoria. Por lo tanto no se puede descontarse de lo que se deben pagar como pensiones de viudez y orfandad el ISS y otras instituciones.

## B. DESVENTAJAS

Aqui podemos decir que, delicado problema ha originado la vigencia de la póliza. Aunque teóricamente existen mecanismos de control para que los vehículos no puedan circular sin una póliza que los proteja, lo cierto es que el decreto utiliza como mecanismo de control no es efectivo. Muchos automotores circularán con la póliza vencida, no renovada o cancelada. La pregunta que se desprende de esa situación es si la víctima queda desprotegida.

Creemos que exista una prórroga automática de treinta (30) días de las pólizas de vida, que autoriza el tomador a disponer hasta 30 días después del vencimiento para una renovación de la póliza. Mientras tanto está protegido. Creemos que así se debe operar en este caso el seguro obligatorio. ¿Y que pasará después de los 30 días? ¿Continuarán respondiendo las compañías de seguros o la víctima quedará sin protección? La respuesta no es fácil pero creemos que las compañías deben informar a las autoridades del vencimiento de las pólizas y la no renovación para que estas dispongan la retención e inmovilización del automotor.

Pero mientras sigan circulando, las compañías aseguradoras continuarán cubriendo el riesgo aunque el tomador les adeude el monto de las primas correspondientes, como parece desprenderse de la redacción del artículo 12 del decreto 2544.

## BIBLIOGRAFIA

AGUDELO, Preciado Dario. Indemnización de Perjuicios. Bogotá-Colombia. Editorial Librería del Profesional. Tomo II 1986.

Boletín Informativo NOTIALFA, de la Compañía de Seguros ALFA, publicado el día 19 de febrero de 1988.

DRIGAMI, Adolfo. Drama en Carreteras. Bogotá-Colombia. Editorial Colombia Nueva LTDA. Tercera edición 1986.

El Decreto Reglamentario número 2544 del 31 de diciembre de 1987, expedido por la Presidencia de la República.

FOLLETO, Publicado por la Superintendencia Bancaria. Póliza de Seguro de Daños Corporales causadas a las personas en accidentes de Tránsito. Marzo 4 de 1988.

FOLLETO, Publicado por la Unión de Aseguradores Colombianos, FASECOLDA. "Lo que usted debe saber sobre el

Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito y el Certificado de Movilización". Agosto de 1988.

MARTINEZ, Rave Gilberto. La Responsabilidad Civil Extracontractual en Colombia. Medellín-Colombia. Editorial Biblioteca Jurídica Deke. Quinta Edición 1989.

OLANO, Carlos Alberto. Tratado Técnico-Jurídico sobre Accidentes de Circulación y Materias afines. Bogotá-Colombia. Editorial Librería del Profesional. Segunda Edición 1986.

TAMAYO, J. Javier. De la Responsabilidad Civil. Bogotá-Colombia. Editorial Temis. Segunda Edición. Tomo I 1987.