

DECRETO-LEY NO. 11/2020, “DEL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL PARA LOS CONDUCTORES PROFESIONALES DE VEHÍCULOS DE MOTOR”*

Decree Law no. 11/2020, “On Civil Liability Insurance for Professional Drivers of Motor Vehicles”

Dr. Alejandro Vigil Iduate

Profesor Titular de Derecho Mercantil

Universidad de La Habana, Cuba

<https://orcid.org/0000-0003-3427-1178>

vigil@lex.uh.cu

Resumen

El reciente Decreto-Ley que establece la obligatoriedad de suscribir contrato de seguro de responsabilidad civil por parte de los conductores profesionales de vehículos de motor muestra el interés del legislador por el desarrollo de la protección financiera, aunque subyacen aspectos que atentan contra el mejor resultado, y que ameritan su análisis en aras de seguir construyendo instituciones de apoyo y protección financiera a la víctima de accidentes.

Palabras claves: contrato; seguro; responsabilidad civil; conductores profesionales; vehículos de motor.

Abstract

The recent Decree-Law making it mandatory for professional drivers of motor vehicles to subscribe a civil liability insurance contract shows the legislator's interest in the development of financial protection, although there are underlying aspects that go against the best result, and which deserve to be analyzed in order to continue building institutions for the support and financial protection of accident victims.

Keywords: contract; insurance; civil liability; professional drivers; motor vehicles.

* Artículo integrado al Proyecto de Investigación Departamental “El contrato de seguro en Cuba. Actualización legislativa y protección jurídica”, Facultad de Derecho, Universidad de La Habana.

Sumario

1. El nuevo seguro. 2. Los seguros obligatorios y la obligación de asegurarse. 3. Lo dispuesto en la ley cubana. 4. Radiografía del Decreto-Ley no. 11/2020. 5. Necesidad de reformular el seguro de responsabilidad civil obligatorio en aras de cumplir con la función social reclamada. 6. Conclusiones. **Referencias bibliográficas.**

1. EL NUEVO SEGURO

El Consejo de Estado, en sesión realizada el 18 de junio, aprobó el Decreto-Ley no. 11, "Del seguro de responsabilidad civil para los conductores profesionales de vehículos de motor", que fuera publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, en su edición ordinaria no. 70, el 9 de octubre de 2020.

Se fundamenta en posibilitar que los conductores profesionales de vehículos de motor, ante la ocurrencia de hechos que puedan ocasionar daños a terceras personas en sus bienes o integridad personal y de cuyas consecuencias sean civilmente responsables, tengan la posibilidad de contar con los recursos necesarios para su indemnización.

En dos artículos dispone la exigencia del mentado seguro a los referidos conductores, incluidos los del sector no estatal, y se excluye aquellos conductores profesionales que prestan su servicio en los sistemas de los ministerios de las Fuerzas Armadas Revolucionarias y del Interior, disponiendo que se suscriban con aseguradoras cubanas.

En su disposición final primera otorga un plazo de ciento ochenta días para que los conductores profesionales de vehículos de motor compren la póliza de seguro.

Tan escueto y con aparente sencillez amerita ser comentado.

2. LOS SEGUROS OBLIGATORIOS Y LA OBLIGACIÓN DE ASEGURARSE

En los seguros obligatorios se impone la voluntad estatal, en un ataque a la libertad contractual, una especie de contrato forzoso, pues no existe consentimiento y sí acatamiento. Esto motiva el debate sobre la existencia o no de un contrato, al no existir voluntad de obligarse. Aunque para su nacimiento la cobertura se otorga por el legislador, "la relación jurídica entre el asegurador y el

asegurado requiere, para su nacimiento, de algún hecho que permita justificar su existencia",¹ lo que materializa con la póliza.

Por su carácter impuesto ha merecido ser definido como un "sistema jurídico asegurativo, tendiente a satisfacer las políticas sociales de protección de las víctimas",² donde se aprecia que el interés supremo resulta la víctima, al ofrecer un marco financiero que permita a esta enfrentar los daños de reciba por parte de un asegurado.

Aparece otra institución muy cercana y en múltiples ocasiones confundida con los seguros obligatorios, que son los seguros de suscripción obligatoria, aquellos donde el imperio estatal obliga a contratar el seguro, pero sin definir los criterios rígidos de los obligatorios, dejando un espacio para que se contraten los seguros ya existentes. Se trata de exigencias administrativas que demandan la previa contratación de una póliza para poder desempeñar una actividad específica.³ La conjunción de ambos ha sido definida como regímenes asegurativos obligatorios.⁴

Por sus características, los seguros obligatorios presentan bien definidos los términos y su alcance, lo que permite a RAPA ÁLVAREZ valorar que "en los seguros obligatorios no caben discusiones en lo que respecta a la amplitud de la cobertura o a las condiciones del seguro, porque las relaciones entre las partes se rigen por la ley, y no existe lugar para riesgos selectivos, ni la posibilidad de aumentar o restringir por contrato el tiempo durante el cual se extenderá el seguro. Este, por otro lado, no puede extinguirse por falta de pago de las primas, como sucede con los seguros voluntarios".⁵ De tal manera aparecen bien

¹ RAPA ÁLVAREZ, Vicente, *Manual de obligaciones y contratos*, t. II, p. 229.

² Cfr. R. SOBRINO, Waldo, *El "Contrato" de Seguro, ¿es un "Contrato"?*

³ Cfr. DÍAZ-GRANADOS ORTIZ, Juan Manuel, *El seguro de responsabilidad*, p. 471, quien analiza el tema y refiere a PERÁN ORTEGA, Juan, *La responsabilidad civil y su seguro*, p. 252. Al respecto, señalan ambos autores como diferencias entre los seguros obligatorios y los seguros de suscripción obligatorios, que los primeros, además de ser de suscripción mandataria, son altamente regulados en sus características, suma asegurada y primas, mientras en los segundos la intervención del Estado tiene menor intensidad, pues solo se establece el aseguramiento obligatorio, y eventualmente el valor asegurado, dejando el resto a la relación contractual.

⁴ Genérico que incluye los seguros obligatorios y los seguros de suscripción obligatoria. Cfr. LONDOÑO GONZÁLEZ, J. Ernesto, "Sociedad, conductores y vehículos. Riesgo social y responsabilidad", *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, no. 29, año 17, julio-diciembre 2008, p. 44.

⁵ RAPA ÁLVAREZ, Vicente, *Manual...*, II, *cit.*, p. 229.

definidos los aspectos que lo conforman, y se restringen las posibilidades de rechazar la indemnización por inacción del asegurado.

La incidencia a favor del perjudicado ante incumplimiento de suscripción del seguro o incumplimiento de pago de la prima por parte del asegurado, no impide que el afectado reciba la correspondiente indemnización, pues resulta esencial el cometido de la función social a que va dirigido el seguro. En el supuesto de incumplimiento de suscripción o pago de prima, bien puede actuar la aseguradora con carácter retroactivo, incluso con penalidad, si la ley creadora del seguro obligatorio así se configura.

Por lo general, los seguros obligatorios son seguros de responsabilidad civil, aunque no todos tienen esta connotación. Los seguros de responsabilidad proveen los fondos necesarios para indemnizar a los perjudicados, salvando el dilema que se presentaría en caso de que el responsable del daño no tuviera los fondos necesarios. El seguro obligatorio, como variante de los seguros de responsabilidad, no se dirige a proteger a potenciales causantes que no dispongan de los recursos, lo que, al entendido de DÍAZ-GRANADOS, "es económica y socialmente útil, puesto que en caso de realización del riesgo previsto en el contrato, la carga, frecuentemente muy onerosa, será soportada por el asegurador en contrapartida de la prima pagada por el tomador. En otros términos, la previsión del Estado suple la eventual imprevisión de aquellos que se encuentran sometidos a la realización del riesgo"⁶

Hoy se habla de la crisis de la responsabilidad civil al revisar los postulados clásicos de la tendencia a la supresión de los distinguos entre responsabilidad contractual y extracontractual, al igual que el cuestionamiento acerca del valor de la culpa como criterio de responsabilidad en la sociedad moderna. Aparecen cuestionamientos a ciertos principios que se tenían como incuestionables, pues prácticamente todos los ingredientes o elementos de la responsabilidad civil experimentan alguna novedad, empezando por la determinación del sujeto pasivo del daño, hasta llegar a la forma de su reparación, pasando por la valoración del elemento *relación de causalidad*. Esta crisis ha motivado un cambio en la función del seguro de responsabilidad civil, donde en un principio se consideraba que lo importante era indemnizar al asegurado, pasándose luego a la posición de reparar los daños del perjudicado. En la actualidad se sostiene como criterio la protección del perjudicado, y sostén de ello resulta la función social.

⁶ DÍAZ-GRANADOS ORTIZ, Juan Manuel, *El seguro...*, cit., p. 471.

Para el caso de los seguros obligatorios que no son de responsabilidad, actúa el Estado en el interés de que el causante o beneficiario contribuya a los fondos para la indemnización o el servicio que el mismo podría recibir.

Lo dispuesto en artículo siguiente, en cuanto establece que serán suscritos contratos de seguro de responsabilidad civil, comercializados por las entidades de seguros cubanas, establece una delimitación territorial que se encuentra dispuesta por norma anterior, Decreto-Ley no. 177, "Sobre el ordenamiento del seguro y sus entidades".⁷

3. LO DISPUESTO EN LA LEY CUBANA

El Decreto-Ley no. 263, "Del contrato de seguro",⁸ dispone que los seguros obligatorios se crean mediante Ley, y que resultan de aplicación la norma que los crea y lo dispuesto en el propio Decreto-Ley no. 263. Anteriormente fueron regulados en el Código civil de 1989 en su art. 449.2, derogado por el Decreto-Ley en cuestión, y no aparecen consignados en el Código de comercio de 1885, lo cual es comprensible atendiendo a la época de su promulgación. El cambio entre lo antes preceptuado en la norma civil y lo ahora dispuesto por el Decreto-Ley, es solo una letra inicial, "ley" por "Ley", con implicaciones en franca discusión en cuanto al carácter formal y material de la norma.

Hoy existe la obligación de suscribir un contrato de seguro como requisito para la realización de determinada actividad, entiéndase ser porteador privado; para obtener una matrícula (chapa) diplomática, consular o exenta, en razón de ocupar tal rango en el país; para la realización de los servicios marítimo-portuarios; así como requisito para la entrada al país por parte de residentes en el extranjero de contar con seguros de gastos médicos. En materia ambiental se anuncia una obligatoriedad que no ha resultado definida. Así mismo, en materia de inversión extranjera se encuentran obligados a asegurar los bienes y responsabilidad las personas y contratos de asociación internacional que se constituyan.

⁷ Decreto-Ley no. 177, "Sobre el ordenamiento del seguro y sus entidades", de 2 de septiembre de 1997, publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Ordinaria no. 30, de 5 de septiembre de 1997.

⁸ Decreto-Ley no. 263, "Del contrato de seguro", de 23 de diciembre de 2008, publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Extraordinaria no. 5, de 26 de enero de 2009.

4. RADIOGRAFÍA DEL DECRETO-LEY NO. 11/2020

Un primer POR CUANTO enlaza el sustento legal de creación de seguro obligatorio mediante Ley. Aquí la interrogante sería si en realidad nos encontramos en presencia de un seguro obligatorio, o de un seguro de suscripción obligatoria, aspecto este último por el que nos decantamos.

En su segundo POR CUANTO sustenta la necesidad del Seguro de Responsabilidad Civil a los conductores profesionales de vehículos de motor, para que ante la ocurrencia de hechos que puedan ocasionar daños a terceras personas en sus bienes o integridad personal, de cuyas consecuencias sean civilmente responsables, tengan la posibilidad de contar con los recursos necesarios para su indemnización.

Conductor profesional es aquel que percibe una remuneración por la actividad que realiza mediante el pago de un salario o cobro de una tarifa.⁹ Por ello se debe considerar que son aquellos conductores cuya actividad habitual es la de conducir un vehículo, y por la labor que realizan obtienen un ingreso los que resultan de tal consideración. Entran en tal categoría los conductores de ómnibus, camiones, taxis, choferes permanentes de autos pertenecientes a instituciones diversas. Por tanto, no existe distinción en cuanto a la persona que ostenta la propiedad del auto, ya sea natural o jurídica. Lo determinante resulta la labor habitual y remunerada que realiza el conductor.

Al sustentar el seguro en la posibilidad de contar con los recursos necesarios para la indemnización por parte del conductor profesional, mantiene de esta manera la antigua concepción de defensa del patrimonio del asegurado que causa un daño, y no se ajusta a la actual tendencia de defensa de la víctima que lo recibe, lo que constituye en definitiva la principal preocupación del Estado. El Derecho de daños hoy se orienta a la protección del perjudicado, en recibir el justo reparo.

La construcción aprobada deja escapar la oportunidad de pasar a proteger a quien recibe el daño y no a quien lo provoca.

⁹ *Glosario de términos y definiciones*, no. 38. Ley no. 109, Código de seguridad vial, de 1º de agosto de 2010, publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Ordinaria no. 40, de 17 de septiembre de 2010.

En la sección dispositiva de la norma, artículo 1.1 exige a los conductores profesionales de vehículos de motor, incluidos los del sector no estatal, el Seguro de Responsabilidad Civil por daños o pérdidas materiales, muerte, lesiones o perjuicios que puedan ocasionar a terceras personas en sus bienes o integridad personal, de los que se derive responsabilidad civil.

De tal manera, la expresa inclusión de los choferes del sector no estatal puede originar confusión, pues ya existe el requisito de contar con seguro de responsabilidad civil para poder realizar la actividad de porteador privado. No obstante, se entiende que ahora se extiende a todos los choferes profesionales, por ejemplo, socios o trabajadores de cooperativas.

Aunque en el primer POR CUANTO sustenta lo normado sobre la base de los seguros obligatorios, pasa a convertir el acto en una exigencia y no una obligación, lo que entraña desconcierto acerca de si estamos en presencia de seguro obligatorio o un seguro de suscripción obligatoria. De su análisis se valora que no resulta un seguro obligatorio.

El numeral siguiente del propio artículo exceptúa de esta obligación aquellos conductores profesionales que prestan su servicio en los sistemas de los ministerios de las Fuerzas Armadas Revolucionarias y del Interior. Lo anterior encuentra sustento en el similar trato que le brinda el art. 302 de la Ley no. 109, Código de seguridad vial. Representa esta excepción un elemento conflictual, ya que quedan sin protección financiera aquellos conductores de estos sistemas que habitualmente se encuentran en la vía pública y causan accidentes con los daños a personas y bienes. La solución a estos casos se muestra en el entorno constitucional,¹⁰ pues queda abierta la posibilidad para que toda persona que sufre daño o perjuicio causado indebidamente por directivos, funcionarios y empleados del Estado, con motivo del ejercicio de las funciones propias de sus cargos, tiene derecho a reclamar y obtener la correspondiente reparación o indemnización en la forma que establece la ley.

Este sustento muestra entonces que tal proceder no es excluyente y resulta extensible a todo conductor profesional de una institución estatal, y en tal sentido, y considerando que el seguro en cuestión tiene como limitante el valor asegurado, que no se encuentra definido por ley, que puede ser inferior al daño real causado, pues podría un afectado invocar esta protección constitucional aun si el conductor profesional cuenta con seguro de responsabilidad civil.

¹⁰ Art. 98 de la Constitución de la República.

La variante escogida por el legislador apunta a la dispersión legislativa en lugar de la unificación o integración, pues al dictar una norma independiente obliga al operador a remitirse a la diversidad actual. Diferente sería si se hubiera incorporado el seguro como un requisito que ha de ser considerado para ser aprobado como conductor profesional, tal y como hoy regula el art. 297 de la Ley no. 109, que exige al conductor de transporte de carga y público de pasajeros cumplir el requisito de tres años de experiencia mínima como conductor de vehículos de motor. Una modificación al Código de seguridad vial incorporando este seguro como requisito hubiera integrado el sistema legislativo.

Favorable resulta el plazo otorgado de ciento ochenta días para que los conductores profesionales de vehículos de motor compren la póliza de seguro, considerando las características del mercado de seguro cubano, con una escasa percepción de riesgo existente y baja cultura de seguros. No obstante, al no aplicarse una sanción ante la no contratación, este término puede dilatarse en el tiempo, e incluso incumplirse. Una alternativa habría sido que se configurara como un requisito del cargo, tal como se analizó previamente.

5. NECESIDAD DE REFORMULAR EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL OBLIGATORIO EN ARAS DE CUMPLIR CON LA FUNCIÓN SOCIAL RECLAMADA

El reto es reorientar los seguros a una función social, pues se mantiene en nuestra legislación el seguro centrado en la responsabilidad civil, y no en el daño, ya que por lo general se ampara a los que provocan el daño, mediando declaración de culpabilidad, y no se extiende a quienes reciben el perjuicio.

La esencia consiste en lograr interrelacionar los principios legales y éticos, que permitan el logro de un objetivo común, dirigido a que el que causa un daño pague a quien lo recibe, de manera rápida, equivalente al daño y controlada para evitar excesivos desvíos en la gradualidad.

Para ello se requiere no solo un cambio de legislación, sino también un cambio en el tratamiento de los procesos, en el análisis de las variables de solución, en los modelos matemáticos y de laboratorio que se utilizan para valorar la magnitud del daño. No es posible mantener la simplicidad de sacar cuentas y alcanzar acuerdos sin medir los efectos que para la sociedad en su conjunto presentan los daños ocasionados, con destaque en los efectos psíquicos y mentales asociados.

Para obtener la respuesta a cuál es el sentido y alcance del actuar que provoca el daño se debate la ciencia, que se extiende a las ciencias sociales, por ser este el campo de actuación del daño: la sociedad, el hombre. Se requiere vertebrar todos los elementos, cumplir con "el principio de la unidad de la lógica, la dialéctica y la teoría del conocimiento, cuya esencia está dada en que la dinámica del saber siendo un proceso que se constituye en el sujeto del conocimiento, significa un reflejo del mundo material que se va resumiendo en formas lógicas, conceptos, juicios, hipótesis, teorías, etc., las cuales se transforman dialécticamente en el curso de las interacciones entre el sujeto y el objeto del conocimiento y tiene como fin el conocimiento de la verdad".¹¹

La siniestralidad, la incertidumbre, la magnitud, son elementos de permanente conflicto cuando se trata de cuantificar un daño. El frágil entorno que nos rodea se vulnera cotidianamente, y se afectan las relaciones humanas, el máspreciado entorno, la sociedad. Y tanto se producen por efectos sorpresivos como por la concentración y acumulación previas.

Se afecta el prestigio de las organizaciones, se resquebraja la confianza en ellas, pues se ha demostrado con mucha elocuencia que lo principal es la ganancia, no el hombre y su entorno, lo importante es el dinero, no la sociedad.

6. CONCLUSIONES

La incidencia actual de los seguros de responsabilidad civil en Cuba, en particular de los obligatorios, se mueve en una tenue línea que muestra lo escueto de su regulación jurídica, lo reducido de su percepción como elemento catalizador de las relaciones sociales y económicas, y el limitado efecto que producen por lo complejo del entramado legal y el escaso reconocimiento social.

Se requiere un análisis social de los factores principales que inciden en la pobre percepción de los seguros en nuestro país, los que durante años fueron relegados por concepciones tecno-economistas, y hoy se retoma su utilización en espacios obligatorios, un instrumento y no un fin en sí mismo, cuando resulta una excelente oportunidad para alcanzar la satisfacción y resarcir los daños extracontractuales causados a terceros.

¹¹ LÓPEZ BALBOA, Lutgarda, y otros, "maestro investigador. Un reto en la formación del profesorado de ciencias", *Revista Pedagogía Universitaria*, vol. 9, no. 3, 2004, p. 108.

Se impone reorientar los seguros existentes, los cuales en la actualidad se dirigen a proteger al causante de la afectación que tendrá su patrimonio por la reclamación presentada, para encaminarlos en la dirección de indemnizar a quien recibe los daños, como motivo y dirección principal para alcanzar un mayor reconocimiento social de la figura.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

FUENTES DOCTRINALES

- DÍAZ-GRANADOS ORTIZ, Juan Manuel, *El seguro de responsabilidad*, Editorial de la Universidad del Rosario, Bogotá, 2006.
- LONDOÑO GONZÁLEZ, J. Ernesto, "Sociedad, conductores y vehículos. Riesgo social y responsabilidad", *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, no. 29, año 17, julio-diciembre 2008.
- LÓPEZ BALBOA, Lutgarda, y otros, "Maestro investigador. Un reto en la formación del profesorado de ciencias", *Revista Pedagogía Universitaria*, vol. 9, no. 3, 2004.
- PERÁN ORTEGA, Juan, *La responsabilidad civil y su seguro*, Tecnos, Madrid, 1998.
- R. SOBRINO, Waldo, *El Contrato de Seguro, ¿es un Contrato?*, disponible en <http://www.estudio-sobrino.com>
- RAPA ÁLVAREZ, Vicente, *Manual de obligaciones y contratos*, t. II, 2ª ed., Félix Varela, La Habana, 2003.

FUENTES LEGALES

- Constitución de la República de Cuba, publicada en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Extraordinaria no. 5, de 10 de abril de 2019.
- Ley no. 109, Código de seguridad vial, de 1º de agosto de 2010, publicada en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Ordinaria no. 40, de 17 de septiembre de 2010.
- Decreto-Ley no. 177, "Sobre el ordenamiento del seguro y sus entidades", de 2 de septiembre de 1997, publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Ordinaria no. 30, de 5 de septiembre de 1997.
- Decreto-Ley no. 263, "Del contrato de seguro", de 23 de diciembre de 2008, publicado en *Gaceta Oficial de la República de Cuba*, edición Extraordinaria no. 5, de 26 de enero de 2009.

Recibido: 20/2/2021
Aprobado: 27/3/2021