

Los seguros obligatorios de responsabilidad civil y sus efectos en el mercado

Daniela Arias Arias, subdirectora de las Cámaras Técnicas de Cumplimiento y Responsabilidad Civil
Fasecolda

La intervención del Estado en la creación de seguros obligatorios, no solamente de responsabilidad civil, sino de cualquier tipo de cobertura, debe tener en cuenta tanto la protección a las víctimas como los efectos en el mercado.

La creación de seguros obligatorios es una forma de intervención económica del Estado para atender una necesidad social ante la ausencia de mecanismos de protección a las víctimas de una determinada actividad. Con frecuencia se crean seguros obligatorios con el fin preponderante de proteger a la mayor cantidad de riesgos de carácter calamitoso, tales como riesgos profesionales, accidentes de tránsito, ejecución de obras públicas, construcción, espectáculos, empresas de vigilancia privada y transportadoras de valores, contra daño ambiental, entre otros, pues es evidente que este tipo de escenarios tienen una mayor probabilidad de generar daños. Así mismo, esta intervención se justifica, de manera especial, cuando la actividad peligrosa

comporta la prestación de un servicio público esencial, como el servicio de transporte.

La creación de seguros obligatorios es una forma de intervención económica del Estado para cubrir una necesidad social ante la ausencia de mecanismos de protección para atender determinados eventos; entre estos seguros están los destinados a proteger la salud y la vida de los trabajadores, como el de riesgos laborales y el previsional, y otros que cubren posibles daños personales o patrimoniales que los individuos puedan sufrir por acciones de terceros, es el caso del seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y de los seguros de responsabilidad civil.



➔ La creación de seguros obligatorios es una forma de intervención económica del Estado para cubrir una necesidad social ante la ausencia de mecanismos de protección para atender determinados eventos.

Según los datos recopilados por Fasecolda, en Colombia hay 31 seguros obligatorios de responsabilidad civil; solo por mencionar algunos, relacionados con actividades peligrosas o servicios públicos, se cuenta con el *seguro obligatorio de responsabilidad civil para empresas de transporte público de pasajeros*, cuya fuente legal es el Código de Comercio, y el *seguro obligatorio de responsabilidad civil de perros potencialmente peligrosos*, creado por la Ley 1801 de 2016 –Nuevo Código de Policía–. Para dar un ejemplo reciente, actualmente hay una iniciativa legislativa¹ en caminata a crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, para la atención de choques simples.

Ahora bien, los mecanismos de aseguramiento referidos reflejan con exactitud la problemática asociada a la creación de los seguros obligatorios. Como bien lo sostiene el Dr. Javier Tamayo Jaramillo, «ni los legisladores colombianos ni nuestras altas cortes tienen en cuenta lo que costará una nueva ley o una nueva jurisprudencia obligatoria que imponga cargas financieras para el Estado o los particulares, lo que a la larga hace que tanto esas leyes como esas jurisprudencias se conviertan en letra muerta, o que terminen perjudicando a los más necesitados.(...) ¿De qué sirve crear una ley que imponga un seguro obligatorio si no hay aseguradores dispuestos a emitir las pólizas, ni hay potenciales responsables dispuestos a pagar la prima de los mismos?»²

Para el caso del servicio público de transporte de pasajeros, el mercado sufre una gran dificultad, ya que la alta siniestralidad asociada a la accidentalidad vial ha puesto a las aseguradoras en una posición más exigente en el otorgamiento de esta cobertura, generando como efecto directo que muchos transportadores no cuenten con el requisito necesario para iniciar su operación o que su adquisición se haya encarecido.

La problemática ha llegado tal punto que los transportadores, por medio de tutelas, han exigido a las compañías de seguros la expedición de las pólizas, alegando

violación de derechos fundamentales como la igualdad, la libertad, la dignidad humana y el trabajo, como si su negativa a otorgar la cobertura vulnerara dichos preceptos constitucionales. Sobre este particular es importante manifestar que cuando dos personas jurídicas están en un desacuerdo contractual, que para este caso se trata del transportador y el asegurador, no necesariamente se está ante la vulneración de un derecho fundamental, máxime cuando la misma ley y la jurisprudencia permiten al asegurador, bajo criterios objetivos, asumir con autonomía los riesgos que se le presentan.

Por otra parte, muchos propietarios de caninos potencialmente peligrosos no cuentan con la capacidad económica para asumir un gasto adicional por la tenencia del perro, y el seguro obligatorio de responsabilidad civil para todos los propietarios de vehículos, si bien es conveniente desde el punto de vista jurídico, traería consigo efectos económicos de magnitud nacional.

Con relación al impacto económico de esta medida legislativa, la Universidad de los Andes realizó un estudio en el que se concluyó que en el escenario de crear un seguro obligatorio de responsabilidad civil para accidentes de tránsito que opere en exceso del SOAT, y se le asigne una tarifa que resulte al menos del 30% al 50% de su tarifa, el impacto sobre el gasto de los hogares sería diferencial, afectando en mayor medida a los deciles más bajos de la población, lo cual generaría un efecto regresivo sobre la sociedad. De igual manera, concluyó que para los deciles más bajos esta medida afectaría el consumo de la población en bienes tales como salud o educación, mientras que en los más altos se afectaría el ahorro³.

No es la intención de este artículo desconocer la necesidad de aseguramiento de un determinado sector económico o social, pues es claro que la comercialización

➔ No se le puede endilgar al asegurador la responsabilidad total de la asunción y gestión de riesgos, ni tampoco generarle a los ciudadanos cargas económicas imposibles de cumplir.

de seguros, más allá de generar un beneficio lucrativo, tiene una función social. Recogiendo la propuesta del Dr. Álvarez Pérez, citado con anterioridad, es indudable que la intención de los seguros obligatorios de responsabilidad civil tiene como fin que las víctimas tengan un patrimonio en qué respaldar su legítimo y constitucional derecho a ser reparadas⁴, sin embargo, no se le puede endilgar al asegurador la responsabilidad total de la asunción y gestión de riesgos, ni tampoco generarle a los ciudadanos cargas económicas imposibles de cumplir. Por el contrario, debe haber un trabajo conjunto entre los diferentes actores del mercado que intervienen en las actividades o en los riesgos sociales, de manera que se generen equilibrios y viabilidades comerciales y económicas para todas las partes.

Dicho de otra manera, el seguro es uno de los mecanismos con los que cuenta el Estado para proteger a la sociedad, pero no es el único. La gestión de riesgos debe venir acompañada de políticas públicas efectivas y de cambios sociales que generen el ejercicio responsable de las actividades que puedan causar daños. 

1. Proyecto de ley Número 115 de 2018 por el cual se reforma la Ley 769 de 2002 y se dictan otras disposiciones.

2. ÁLVAREZ PÉREZ, Andrés Orión, *Seguros obligatorios y voluntarios en accidentes de circulación*, Editorial Legis, Primera Edición, p. XIV, 2018.

3. UNIVERSIDAD DE LOS ANDES, *Estudio seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la República de Colombia*, elaborado para Fasecolda, octubre de 2006.

4. ÁLVAREZ PÉREZ, Ibidem, p. 133.