

La obligatoriedad de un nuevo seguro de responsabilidad civil extracontractual para  
propietarios de vehículos particulares en Colombia

Catherine Vallejo Aguirre

Universidad Pontificia Bolivariana  
Escuela de Derecho y Ciencias Políticas  
Facultad de Derecho  
Medellín  
2019

La obligatoriedad de un nuevo seguro de responsabilidad civil extracontractual para  
propietarios de vehículos particulares en Colombia

Catherine Vallejo Aguirre

Trabajo de grado para optar al título de abogada

Asesor

Néstor Raúl Londoño Sepúlveda

Doctor en Derecho

Universidad Pontificia Bolivariana

Escuela de Derecho y Ciencias Políticas

Facultad de Derecho

Medellín

2019

## Resumen

Este artículo pretende examinar el proyecto de ley número 115 de 2018 que actualmente se debate en la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia. Mediante el cual se pretende crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para los propietarios de vehículos particulares como una medida para gestionar la congestión vehicular presentada por los denominados choques simples.

Analizando algunos antecedentes históricos y legislativos de los seguros de carácter obligatorio, y en particular, de los seguros obligatorios de accidentes de tránsito en Colombia y en el derecho comparado, se pretende desglosar la naturaleza de esta figura para finalmente determinar que hoy en día no es conveniente desde el punto de vista jurídico y económico la creación de este nuevo seguro. Lo anterior debido a que con esta iniciativa no se le daría solución al trasfondo de la problemática de la congestión vehicular y atendiendo a las condiciones que actualmente presenta el mercado asegurador en Colombia, dicho seguro tampoco resulta necesario.

**Palabras claves:** seguro de responsabilidad civil extracontractual, seguro obligatorio, accidente de tránsito, choque simple, daño material, mercado asegurador.

## Introducción

A partir del año 1986 se implementó en Colombia el SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito). El objetivo principal de este seguro obligatorio es proteger la vida y la integridad física de las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito. Este cubre los amparos correspondientes a gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, así como la incapacidad permanente, la muerte, los gastos funerarios y gastos de transporte. Sin embargo, la cobertura del SOAT no incluye el amparo a bienes patrimoniales que también puedan sufrir una pérdida o deterioro como consecuencia de un accidente de tránsito.

En la actualidad, el incremento de la accidentalidad que se han presentado en Colombia en los últimos años se ha convertido en una gran preocupación para las autoridades administrativas. De conformidad con la información suministrada por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en lo que va del año 2019, 4.761 personas han fallecido en Colombia como consecuencia de accidentes de tránsito (Agencia Nacional de Seguridad Vial, 2019).

Con este artículo se pretende analizar la viabilidad jurídica del proyecto de ley número 115 de 2018 que actualmente se debate en la Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia. Iniciativa a través de la cual, se pretende crear, adicional al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos particulares, con un cubrimiento hasta por doce (12) smlmv. Lo anterior, como un instrumento expedito para la gestión de choques simples y el mejoramiento de la congestión vehicular ocasionada por accidentes de tránsito.

Aun sin promulgarse esta ley, la iniciativa ya ha generado bastante controversia en diversos sectores. Entre ellos, los ciudadanos propietarios de vehículos particulares que se rehúsan a asumir una nueva carga financiera para poder transitar por las vías del territorio nacional.

Quienes se oponen a esta iniciativa, como el representante a la Cámara por el partido Liberal, Carlos Ardila, manifiestan que más allá de contribuir a mejorar la congestión vehicular que se presenta en las carreteras colombianas, esta iniciativa representa un negocio para las aseguradoras. Ello es debido a que se pretende hacer obligatorio un nuevo seguro que deberán pagar 14,4 millones de vehículos (Torres, 2019).

Resulta relevante para una firma de abogados, como en la que la autora realizó la práctica corporativa, el análisis de la viabilidad jurídica y las consecuencias que se pueden derivar de la creación de este nuevo seguro. Debido a que, será una fuente importante de asesorías y controversias para el sector asegurador, del transporte y sus usuarios.

El artículo iniciará con una breve referencia sobre el surgimiento de los seguros de carácter obligatorio en el derecho comparado y en ordenamiento jurídico colombiano. Posteriormente se hará referencia al surgimiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, también en el derecho comparado y en el ordenamiento jurídico colombiano. Acto seguido, se expondrán las principales características del SOAT que actualmente existe en Colombia. Y por último se abordarán los principales argumentos a partir de los cuales se fundamente el proyecto de ley anteriormente citado para determinar la necesidad de este.

## **El seguro obligatorio en el derecho comparado y en el ordenamiento jurídico colombiano**

A lo largo de la historia, de la mano de los avances tecnológicos y el desarrollo de la sociedad, el hombre ha buscado mitigar todas aquellas circunstancias, situaciones y acontecimientos que escapan a la órbita de su voluntad y que pueden representar un peligro para su vida, su integridad personal y la integridad de los bienes que posee.

No se puede establecer con exactitud que el seguro nació en una determinada fecha. Al igual que el derecho ha sido producto de prácticas que el hombre consideró necesarias para vivir en sociedad. El seguro es consecuencia de la necesidad del hombre de atemperar los riesgos de toda índole que gravitan sobre él, su familia y sus activos (Sánchez Palacios, 2007, pág. 4).

Numerosos autores coinciden en afirmar que la actividad aseguradora tiene sus orígenes en los seguros marítimos. Parece ser que es allí donde se encuentra el primer antecedente de un seguro obligatorio. En Portugal a mediados del siglo XVI, el Estado le exigía a los navíos de más de 50 toneladas pagar el 20% de los beneficios de cada viaje, suma que engrosaba un fondo común destinado a cubrir los riesgos a los que estaban expuestas dichas embarcaciones (Graton, 1955, pág. 96).

En una sociedad siempre existen algunos riesgos inherentes a la coexistencia que pueden afectar a toda la población y que tienen un alto impacto en la manera como dicha sociedad se desarrolla. Con la finalidad de proteger a todos los ciudadanos, los gobiernos de cada Estado tienen la facultad de establecer seguros de carácter obligatorio, que tienen características específicas que se establecen usualmente por ley.

De conformidad con la información suministrada por la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), actualmente en Colombia existen 31 seguros de responsabilidad civil de carácter obligatorio. Entre los más relevantes encontramos el seguro de responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual para empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, creado mediante el Decreto 1079 de 2015. El seguro de responsabilidad civil extracontractual para parques de diversiones y otras atracciones creado mediante la Ley 1225 de 2008, y el seguro ecológico establecido en el artículo 2 y 3 de la Ley 491 de 1999 (FASECOLDA, 2017).

### **El seguro obligatorio de accidentes de tránsito**

#### **Surgimiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el derecho comparado**

Sin lugar a duda una de las creaciones humanas más importante de todos los tiempos ha sido el vehículo automotor. Esta invención trajo consigo un cambio trascendental en las dinámicas sociales existentes para el siglo XIX provocando la revolución de industrias como la construcción, el comercio, el turismo, y por supuesto la industria aseguradora.

Sin embargo, más allá del progreso y el desarrollo que ha traído consigo la invención del vehículo automotor, también se debe reconocer que el crecimiento de la industria automotriz ha generado la aparición de un fenómeno que día a día se consolida como un grave problema de salud pública: los accidentes de tránsito.

La producción y comercialización en masa de automóviles hicieron necesario que después de la Primera Guerra Mundial los países europeos empezaran a estudiar los problemas derivados

de la ocurrencia de un accidente de tránsito. Para ese momento se implementaron soluciones como la imposición de una caución al propietario para poder obtener el paso, la creación de un fondo de solidaridad para las víctimas de vehículos que quedaron incognitos o pertenecientes a propietarios no pudientes y los seguros de responsabilidad civil (Donati, 1978).

Fue así como las autoridades administrativas de cada Estado comenzaron a comprender que los accidentes de tránsito son, antes que nada, un fenómeno de carácter social estadísticamente inevitable, sin embargo, pueden ser previstos y modificados en función de las variables que inciden en su producción (Acosta, 1989, pág. 85).

Así pues, el seguro obligatorio de responsabilidad civil de automóviles se implementó por primera vez en Dinamarca hacia 1918. Más tarde, en 1926 se implementó en Noruega, y luego en Massachusetts (1927), Austria y Suecia (1929), y el Reino Unido (1930). En otros continentes, los primeros países en implementar regímenes obligatorios de seguros fueron de la Commonwealth: Birmania en 1934, India en 1939, Sudáfrica en 1942, Sierra Leona en 1949, Hong Kong, Sri Lanka y Uganda en 1951 (Navas Herrera, 2009, pág. 17).

En América Latina la implementación de un seguro obligatorio para accidentes de tránsito se dio con posterioridad a la Convención de Benelux de 1955. Según el profesor Efrén Ossa fue Venezuela el primer país de dicha región que intentó implementar un seguro de este tipo en el año 1960. A este se le sumaron Costa Rica en 1976, Ecuador en 1981, Chile en 1986, Panamá en 2006, entre otros. Tanto las coberturas como los valores asegurados varían de acuerdo con el sistema adoptado por cada país (Gaviria Fajardo, 2011, págs. 126-127).

En síntesis, del análisis de cada una de estas legislaciones se puede concluir que el mercado de seguro se ha desarrollado de manera muy distinta en cada país, atendiendo a factores

históricos como la evolución del concepto de responsabilidad civil extracontractual en cada ordenamiento jurídico, las particularidades de los mercados aseguradores locales y los índices de siniestralidad de cada lugar. Sin embargo, en todos ellos se mantiene la base de este tipo de seguro, el amparo a la muerte o las lesiones personales derivadas de un accidente de tránsito.

### **Surgimiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT en Colombia**

El SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito) en Colombia nace con la expedición de la ley 33 de 1986 y su entrada en vigencia a partir del 1 de abril de 1988 después de que la Superintendencia Financiera de Colombia aprobara las condiciones técnicas del ramo y las tarifas establecidas para cada categoría. El SOAT en Colombia surgió como respuesta a una grave problemática social existente para aquella época. Para entonces, la prestación de los servicios médicos que requería una persona víctima de un accidente de tránsito, quedaba supeditada al hecho de que el conductor responsable contara con una póliza voluntaria de responsabilidad civil para accidentes de tránsito, o en todo caso, que el conductor responsable contara con la solvencia económica para sufragar el pago de dichas prestaciones. Fue así, como haciendo uso de la competencia establecida en el artículo 191 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero que establece que únicamente por ley podrán crearse seguros obligatorios, el Congreso de la República promulgó la citada ley.

Hay quienes afirman que de la manera como está concebido el SOAT en el ordenamiento jurídico colombiano no puede considerarse propiamente un seguro de responsabilidad civil, sino que se trata de un seguro de accidentes. Se considera que dicha afirmación no es del todo acertada. A pesar de que este seguro cuenta con unas características propias, que lo diferencian

de aquel, conserva parte de la naturaleza jurídica del seguro de responsabilidad civil, en la medida en que su propósito sigue siendo la indemnización frente a terceros de los daños y perjuicios que se puedan ocasionar en el marco del ejercicio de una actividad peligrosa, para este caso, la actividad de la conducción.

### **Características del SOAT en Colombia**

Vale la pena entonces, mencionar las características que dotan de una especial particularidad a este seguro. En primer lugar, tal vez la característica más relevante sea que este seguro es de carácter obligatorio. Dicha obligatoriedad se debe considerar no sólo en relación con el tomador de la póliza, sino también en relación con las entidades aseguradoras, y las entidades encargadas de la prestación del servicio de salud. Es decir, en virtud de lo establecido en la ley 33 de 1986 y los decretos posteriores que la reglamentan, tanto los propietarios de vehículos automotores que circulan por el territorio nacional como las Compañías aseguradoras para explotar el ramo, están en la obligación de contratar el SOAT.

Aunado a lo anterior, es importante considerar que la obligatoriedad de este seguro se extiende a personas ajenas a la celebración del mismo: las entidades prestadoras del servicio de salud. Estas deben prestar obligatoriamente la atención médica, quirúrgica, farmacéutica u hospitalaria por daños corporales causados a una persona como consecuencia de un accidente de tránsito en donde participe un vehículo automotor que se encuentre haciendo uso de una vía pública o privada abierta al público, so pena de incurrir por su inobservancia, en una sanción pecuniaria o administrativa, tales como multas, intervención estatal e inclusive suspensión o pérdida de la autorización o personería jurídica, y la imposición de sanciones personales a sus

representantes legales y administradoras por parte de la Superintendencia Nacional de Salud. (Universidad de los Andes, 2006, pág. 138).

Más allá de todos los inconvenientes que se han presentado en relación con la expedición y el funcionamiento de este tipo de pólizas, tales como la simulación de accidentes o la falsificación de las pólizas, se considera que en la obligatoriedad que se desprende para las entidades prestadoras de salud, radica la eficacia que ha podido tener este seguro. Aspecto que inevitablemente debe ser considerado en el debate sobre la operatividad de la creación de un seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos particulares de carácter obligatorio.

Otra de las características del SOAT tiene que ver con las coberturas que ofrece, las cuales atendiendo precisamente a la obligatoriedad de su contratación, están reguladas y definidas por ley en el artículo 193 numeral 5 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero. Grosso modo la póliza cubre,

- Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios hasta por 500 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento del accidente.
- Incapacidad permanente hasta por 180 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del accidente.
- En caso de muerte, se pagará a los beneficiarios de la víctima en ese momento o dentro del año siguiente, una indemnización equivalente a 600 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del accidente.
- Gastos funerarios hasta por 150 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del accidente.

- Gastos de transporte hasta por 10 salarios mínimos legales diarios vigentes al momento de la ocurrencia del accidente.

Finalmente, otras características importantes, tienen que ver con el pago de la indemnización derivada del SOAT, la cual procede de forma automática sin lugar a consideraciones en relación con la culpabilidad del conductor del vehículo asegurado. A diferencia de los demás contratos de seguro, el SOAT no es revocable por expresa disposición legal, la cobertura que otorga no está sujeta a exclusión alguna y para este tipo de póliza no son oponibles a las víctimas del accidente ninguna clase de excepción derivada del contrato de seguro.

### **Proyecto de ley 115 de 2018 Cámara por medio del cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples**

Actualmente avanza en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Senado de la República de Colombia, el Proyecto de ley número 115 de Cámara Acumulado con el Proyecto de ley número 143 de 2018 Cámara “por medio de la cual se adoptan disposiciones para el aseguramiento obligatorio y gestión de los choques simples, se adiciona los artículos 2, 42, 131, 143 de la ley 769 y se dictan otras disposiciones”.

De conformidad con el informe redactado para la ponencia del segundo debate, el objeto de este proyecto de ley está encaminado a crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, como instrumento expedito para la gestión de choques simples que eviten la congestión vial en caso de su ocurrencia (Cuello Baute, 2019, pág. 2).

De la lectura de dicho informe, se concluye que los principales argumentos que sustentan esta iniciativa son básicamente dos:

### **I. La inconveniencia de extender la cobertura del SOAT**

Los precursores de este proyecto afirman que no es conveniente extender la cobertura que actualmente ofrece en nuestro país el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) sobre daños causados a bienes materiales propios o de terceros que se vean afectados por el accidente de tránsito. Pues, tal y cómo está diseñado aquel sistema de seguros, las primas recibidas no son capaces de compensar los gastos en los que incurrieron las aseguradoras para cubrir los costos de los perjuicios ocasionados (Cuello Baute, 2019, pág. 2).

La manera cómo funciona el mercado asegurador y los criterios que se utilizan para fijar el valor de la prima de un seguro, además de ser un tema bastante complejo no constituye objeto de análisis en el presente artículo.

Sin embargo, en gracia de discusión y ante la tesis que se plantea en la exposición de motivos de esta iniciativa legislativa, vale la pena citar algunos apartados de las conclusiones que arrojó un estudio realizado por la Universidad de los Andes para La Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda).

En dicho estudio se analizó la viabilidad jurídica y económica de la introducción de un nuevo seguro de responsabilidad civil obligatorio para vehículos en Colombia. Al respecto se concluyó, en otras cosas, lo siguiente:

- La introducción de un mecanismo obligatorio de aseguramiento a través de una acción del Estado desde su poder regulador, tendría efectos positivos marginales despreciables y efectos negativos que implicarían un riesgo importante en el frágil

equilibrio del SOAT, esto unido a claros efectos regresivos sobre la estructura en los ingresos de los hogares.

- El estudio del derecho comparado internacional muestra que este tipo de seguros de responsabilidad civil obligatorio es inexistente en sociedades en vías de desarrollo y que su implementación está estrechamente vinculada al nivel y grado de desarrollo económico, siendo característico de economías desarrolladas (Universidad de los Andes, 2006, pág. 319).

Por otra parte, también resulta fundamental comprender que las repercusiones económicas que se generan para las compañías aseguradoras por emitir pólizas de seguros voluntarios son muy diferentes a las ocasionados por emitir pólizas de seguros de carácter obligatorio. En el caso de los seguros voluntarios transados en el mercado, podemos distinguir entre el manejo *ex ante* de un potencial descalce y su manejo *ex post*. *Ex ante*, las empresas acuden al mecanismo del reaseguro para cubrir eventos futuros en los cuales el flujo de recursos necesarios para amparar siniestros fuese inferior al flujo presupuestado. *Ex post*, utilizan su propio patrimonio para enjugar las pérdidas descubiertas (Varela, 2019, pág. 31).

En el caso de los seguros obligatorios, el siniestro se asocia con la materialización de un riesgo cuya cobertura fue concebida *ex ante* como una obligación social, no como un evento probabilístico asegurable a un determinado precio de mercado. El problema de fondo es que el reaseguro de eventuales obligaciones financieras derivadas de un contrato de aseguramiento social no existe. En la práctica, los descalces observados entre las fuentes y los usos de la cobertura obligatoria se trasladan, en buena parte, al patrimonio de las aseguradoras en su conjunto (Varela, 2019, pág. 31).

Todo lo anterior, permite concluir que la industria aseguradora es bastante dinámica y atiende a criterios que van mucho más allá de las intenciones legislativas. Para exigir la contratación de un determinado seguro, el legislador no puede desconocer la capacidad económica con la que cuenta la población a la que se le está imponiendo dicha obligación. De ello dependerá la viabilidad de la implementación de dicho seguro y la rentabilidad que podrán obtener las empresas aseguradoras. Las cuales a pesar de tener el deber de contribuir con el desarrollo de la función social que cumple el seguro, no dejan de ser compañías sujetas a los cambios y las demandas del mercado.

## **2. Los choques simples como principales causantes de la congestión vehicular en Colombia**

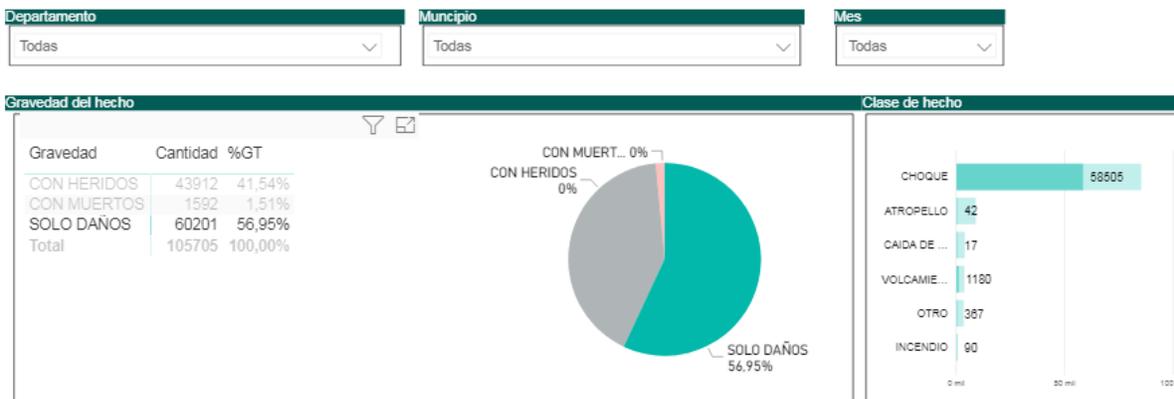
También se argumenta que otra justificación para esta iniciativa consiste en que los choques simples constituyen más de un 65% de los accidentes que se presentan en las carreteras del país. Lo cual implica un deterioro de hasta casi el 70% en la movilidad de las grandes ciudades. De otro lado, se afirma que los intentos de la legislación actual por promover entre los conductores involucrados mecanismos conciliatorios aún no resuelven el problema. La informalidad del procedimiento de conciliación y las pocas garantías del pago de los daños ocasionados, han generado que los conductores prefieran permanecer en la vía hasta que llegue la autoridad de tránsito (Cuello Baute, 2019).

Si bien no es posible desconocer la problemática que exponen los abanderados de esta iniciativa. Se considera que para una debida contextualización del problema que se pretende resolver con dicha ley, es necesario realizar un análisis más riguroso de las cifras que se presentan

e indagar sobre cuáles son las verdaderas causas por las cuales se producen ese porcentaje de choques simples en las carreteras del país.

## Gráfico I.

### Siniestros de transito 2019 (P)



*Nota: Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Septiembre de 2019). Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial:*

<http://ansv.gov.co/observatorio/index0978.html?op=Contenidos&sec=76&page=80>

El gráfico anterior nos muestra que de todos los siniestros de tránsito que se presentaron en las carreteras colombianas hasta el 30 de septiembre de 2019, el 59,95% corresponde a lo que se denomina como choques simples. Es decir, incidentes de tránsito en los cuales no se reportaron personas heridas o fallecidas. Sólo se reportaron daños materiales a los vehículos involucrados.

## Gráfico II.

Hipótesis de causa probable	Cantidad	%GT
DESOBEDECER SEÑALES O NORMAS DE TRANSITO	22173	20,98%
NO MANTENER DISTANCIA DE SEGURIDAD	16425	15,54%
OTRA HIPÓTESIS (CONDUCTOR)	15765	14,91%
TRANSITAR ENTRE VEHICULOS	15693	14,85%
ADELANTAR CERRANDO	4973	4,70%
PONER EN MARCHA UN VEHICULO SIN PRECAUCIONES	2265	2,14%
IMPERICIA EN EL MANEJO	2107	1,99%
REVERSO IMPRUDENTE	1997	1,89%
NO RESPETAR PRELACION	1913	1,81%
EXCESO DE VELOCIDAD	1864	1,76%
ARRANCAR SIN PRECAUCION	1512	1,43%
CRUZAR SIN OBSERVAR	1491	1,41%
ADELANTAR INVADIENDO CARRIL DE SENTIDO CONTRARIO	1283	1,21%
GIRAR BRUSCAMENTE	1273	1,20%
<b>Total</b>	<b>105705</b>	<b>100,00%</b>

*Nota: Agencia Nacional de Seguridad Vial. (Septiembre de 2019). Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <http://ansv.gov.co/observatorio/index0978.html?op=Contenidos&sec=76&page=80>*

Por su parte, el gráfico II nos muestra que la mayoría de los casos en los que se presenta un choque simple la hipótesis de la causa probable del mismo, es desobedecer las señales o normas de tránsito seguida de no mantener la distancia de seguridad respecto de otro vehículo.

Pues bien, esta información indica que los incidentes de tránsito denominados choques simples, aquellos en donde únicamente se producen daños materiales a los vehículos involucrados y que actualmente no se encuentran cubiertos por el SOAT. Se presentan en su mayoría por la falta de educación vial entre los conductores que se desplazan por las vías del territorio nacional.

En este punto, cabe preguntarse qué tan eficiente sería la obligatoriedad de un seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos con la finalidad de contrarrestar el problema de la congestión vehicular cuyo origen radica en la falta de educación vial y la inobservancia de

las normas de tránsito por parte de todos los agentes que intervienen en las vías, tanto los peatones como los conductores de carros, motocicletas y bicicletas. Con esta iniciativa no se estaría interviniendo la verdadera causa del problema. La estrategia más eficiente para disminuir la congestión vehicular que se presenta en las carreteras y calles colombianas, sería fomentar una verdadera cultura de movilidad y educación vial. Con esto no sólo se reduciría el tiempo que tienen que esperar los conductores para que llegue la autoridad de tránsito y realice el respectivo croquis.

En suma, a largo plazo resultaría más eficiente apostarle a fomentar la educación vial para disminuir los denominados “choques simples” en vez de tener las mismas cifras de accidentalidad, o aún más casos, pues todos los vehículos estarían asegurados y sin ningún riesgo de que alguno de los involucrados manifieste que no tiene con qué responder por las pérdidas ocasionadas.

Con todo lo anterior, se evidencia que los dos principales argumentos sobre los cuales se fundamenta esta iniciativa no resultan ser muy sólidos. Debido a que, en primer lugar no se hace una correcta contextualización de las causas que originan la problemática que se pretende atacar. Y en segundo lugar, no se están teniendo en cuenta las condiciones y particularidades del mercado asegurador que regulan el ejercicio de esta actividad.

### **Incremento de la cultura aseguradora entre los propietarios de vehículos particulares en Colombia.**

Aunado a lo anterior, existe otro punto de vital importancia que tampoco ha sido analizado por los promotores de esta iniciativa. Nos referimos a la creciente cultura del seguro

que se ha presentado entre los propietarios de vehículos particulares en Colombia durante los últimos años.

De conformidad con cifras suministradas por la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda), en el año 2006 se reportaron \$ 276.265.000 pesos en primas emitidas por seguros voluntarios de responsabilidad civil extracontractual para vehículos particulares. Para el año 2018, el reporte fue de \$ 1.059.852.000 pesos en primas emitidas para el mismo ramo (FASECOLDA, 2019).

Por otra parte, en un informe elaborado por *BBVA Research* que buscaba analizar las características del mercado automotriz para el año 2018. Se estableció que del total de la cartera de créditos de consumo vigente para el 2017 en el país, el 11,1% corresponde a financiación de vehículos (Portafolio, 2018).

Lo anterior resulta relevante, como quiera que se debe tener en cuenta que todas las entidades bancarias que ofrecen la financiación para la compra de un vehículo le exigen al solicitante del crédito tomar una póliza de responsabilidad civil extracontractual que cubra los eventuales perjuicios, incluidos los daños materiales, que se puedan ocasionar con dicho vehículo.

Del análisis de esta información claramente no sería posible afirmar que la totalidad de los vehículos de uso particular que transitan por las carreteras colombianas cuentan con un seguro voluntario de responsabilidad civil extracontractual que ampare los daños materiales que se puedan ocasionar en un choque simple. Sin embargo, lo que sí es posible concluir es que la iniciativa legislativa que se ha estudiado a lo largo de este artículo en sí misma no es estrictamente necesaria. Como quiera que la dinámica del mercado asegurador y los requisitos para acceder a

fuentes de financiamiento de vehículos, se han encargado de fomentar una cultura aseguradora entre los propietarios de vehículos particulares en Colombia.

En síntesis, no es necesario exigir la contratación de un nuevo seguro de responsabilidad civil extracontractual para vehículos particulares. Probablemente resultaría más eficiente el apoyo del órgano legislativo a las entidades aseguradoras en el fomento de la cultura aseguradora entre los ciudadanos. Haciendo uso de estrategias tales como descuentos en el valor de la prima por bajos niveles de siniestralidad en un determinado período.

Lo anterior se conoce como modelo *Bonus- Malus* que busca premiar los buenos riesgos y castigar a los malos, para que al cabo de un período prudencial de aseguramiento, resulte el tomador del seguro pagando la tarifa apropiada a su comportamiento: los buenos asegurados pagan menos que los malos asegurados (Universidad de los Andes, 2006, pág. 304).

## Conclusiones

Desde el comienzo de la civilización moderna, el hombre ha sentido la necesidad de mitigar los riesgos de diversa índole que amenazan su integridad personal, la integridad de su familia o el bienestar de la comunidad a la que pertenece y el valor de los activos que posee. A raíz de dicha necesidad se ha desarrollado la industria aseguradora.

Con fundamento en la existencia de riesgos inherentes al hecho de pertenecer a una sociedad y que pueden afectar a todos los ciudadanos, los Estados se han reservado la facultad de establecer seguros de carácter obligatorio.

Uno de esos riesgos inherentes a la coexistencia en sociedad, tiene que ver con un fenómeno que hoy en día se ha convertido en Colombia y otros países del mundo en un grave problema de salud pública y en uno de los principales factores que contribuyen a la congestión vehicular en las carreteras: los accidentes de tránsito.

Es por esto que en la mayoría de países del mundo hoy en día se exige la contratación de un seguro de accidentes de tránsito. En Colombia a partir del año 1986 existe el denominado SOAT (seguro obligatorio de accidentes de tránsito). El objetivo principal de este seguro es proteger la vida y la integridad física de las personas que resulten afectadas en un accidente de tránsito. Cubriendo los amparos correspondientes a gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios, así como la incapacidad permanente, la muerte, los gastos funerarios y gastos de transporte. Sin embargo, la cobertura del SOAT no incluye el amparo a bienes patrimoniales que también puedan sufrir una pérdida o deterioro como consecuencia de un accidente de tránsito.

Actualmente avanza en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes del Senado de la República de Colombia, el Proyecto de ley número 115 de 2018 encaminado a crear, adicionalmente al SOAT, un seguro de responsabilidad civil extracontractual de carácter obligatorio para todos aquellos propietarios de vehículos terrestres, como instrumento expedito para la gestión de choques simples que eviten la congestión vial en caso de su ocurrencia.

De la lectura del informe de ponencia para el segundo debate de este proyecto de ley, se pudo concluir que básicamente son dos los principales argumentos que sustentan esta iniciativa. El primero, la inconveniencia de extender la cobertura del SOAT y el segundo, los choques simples como principales causantes de la congestión vehicular en Colombia.

Del análisis del primer argumento, se concluyó que el mercado de la industria aseguradora es bastante dinámico y atiende a criterios económicos y actuariales que van mucho más allá de las intenciones legislativas. Para exigir la contratación de un determinado seguro, el legislador no puede desconocer la capacidad económica con la que cuenta la población a la que se le está imponiendo dicha obligación. De ello dependerá la viabilidad de la implementación de dicho seguro y la rentabilidad que podrán obtener las empresas aseguradoras. Las cuales no dejan de ser compañías sujetas a los cambios y las demandas del mercado.

Por su parte, al analizar el segundo de los argumentos y utilizando las cifras de siniestralidad presentadas en Colombia para el año 2019, se puede concluir que con esta iniciativa no se estaría interviniendo la verdadera causa que origina la congestión vehicular en las carreteras del país: la inobservancia de las normas de tránsito por parte de todos los agentes que intervienen en la vía. La estrategia más eficiente para mejorar la congestión vehicular que se presenta en las carreteras colombianas, sería fomentar una verdadera cultura de movilidad y educación vial.

Aunado a lo anterior, se concluyó que a largo plazo resultaría más eficiente apostarle a fomentar la educación vial para disminuir los denominados “choques simples” en vez de tener las mismas cifras de accidentalidad, o aún más casos, pero con todos los vehículos asegurados y sin ningún riesgo de que alguno de los involucrados manifieste que no tiene con qué responder por las pérdidas ocasionadas. Esta iniciativa a lo sumo, podría brindar una solución superficial y momentánea para una problemática de mayor trasfondo que no ha sido investigada ni mucho menos estudiada por los abanderados de este proyecto de ley.

Finalmente, se expuso otro argumento de trascendental importancia que no ha sido considerado por los precursores de esta iniciativa. Tiene que ver con la cultura aseguradora que se ha creado entre los compradores de vehículos en Colombia en los últimos años. Cifras reveladas por la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) demuestran que a partir del año 2006 se ha presentado un incremento importante en el número de personas que en Colombia contratan de manera voluntaria un seguro de responsabilidad civil extracontractual que cubre los perjuicios, entre ellos los daños materiales, que se puedan ocasionar como consecuencia de un choque simple. Así mismo, también ha contribuido al incremento de dicha cifra, el hecho de que las entidades bancarias que ofrecen la financiación para la compra de un vehículo, le exigen al solicitante del crédito tomar una póliza de responsabilidad civil extracontractual que cubra los eventuales perjuicios, incluidos los daños materiales, que se puedan ocasionar con dicho vehículo.

Con todo lo anterior se pudo determinar que además de que los argumentos con base en los cuales se fundamente el proyecto de ley analizado no son sólidos, el mismo no es necesario. Debido a que, en lugar de exigir la contratación de un nuevo seguro de responsabilidad civil

extracontractual para vehículos particulares en Colombia, resultaría más eficiente el apoyo del órgano legislativo a las entidades aseguradoras en el fomento de la cultura aseguradora entre los ciudadanos. Haciendo uso de estrategias tales como descuentos en el valor de la prima por bajos niveles de siniestralidad en un determinado período. Por ejemplo, el modelo denominado *Bonus-Malus*.

## Referencias

- Acosta, R. (1989). Los seguros de responsabilidad civil y obligatorio de accidentes de tránsito. *Revista Fasecolda*, 85-94.
- Agencia Nacional de Seguridad Vial. (septiembre de 2019). *Victimas fallecidas y lesionadas valoradas por INMLFC 2019*. Obtenido de Observatorio Nacional de Seguridad Vial: <http://ansv.gov.co/observatorio/index0978.html?op=Contenidos&sec=76&page=80>
- Cuello Baute, A. A. (10 de junio de 2019). Ponencia para el segundo debate al Proyecto de Ley número 115 de 2018 Cámara. Bogotá.
- Donati, A. (1978). Seminario sobre el seguro obligatorio de la responsabilidad civil en el sector de automóviles. Madrid .
- FASECOLDA. (12 de Abril de 2017). *Listado de los seguros obligatorios de responsabilidad civil*. Obtenido de Fasecolda: <https://fasecolda.com/ramos/responsabilidad-civil/listado-de-seguros-de-responsabilidad-civil-obligatorios-en-colombia/>
- FASECOLDA. (2019). *Industria Aseguradora Colombiana: comportamiento histórico de las principales cifras*. Obtenido de Facecolda: <https://fasecolda.com/fasecolda/estadisticas-del-sector/estadisticas-por-ramo/>
- Gaviria Fajardo, R. (2011). El seguro obligatorio de accidentes de tránsito . *Revista Fasecolda* , 120-182.
- Graton, J. (1955). *Esquema de una Historia del Seguro*. Buenos Aires: Arayú.
- Navas Herrera, M. F. (2009). Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado en Colombia. *Revista Ibero-Latinoamericana de Seguros*, 13-32.

- Observatorio Nacional de Seguridad Vial . (30 de septiembre de 2019). *Agencia Nacional de Seguridad Vial* . Obtenido de <https://ansv.gov.co/observatorio/index2b89.html?op=Contenidos&sec=76&page=79>
- Portafolio. (27 de marzo de 2018). *Ventas de vehículos crecerán 5,1% en 2018 y 9,6% en 2019*. Obtenido de Portafolio: <https://www.portafolio.co/negocios/empresas/ventas-de-vehiculos-en-colombia-en-2018-y-2019-515606>
- Sánchez Palacios, F. (2007). *Seguros Temas Esenciales*. Bogotá: Ecoe Ediciones.
- Torres, K. (6 de agosto de 2019). *¡Ojo! Dueños de vehículos particulares tendrían que pagar nuevo seguro*. Obtenido de Bluradio: <https://www.bluradio.com/economia/ojo-duenos-de-vehiculos-particulares-tendrian-que-pagar-nuevo-seguro-222749-ie435>
- Universidad de los Andes. (2006). *Estudio Seguro Obligatorio de Responsabilidad Civil por accidentes de tránsito en la República de Colombia elaborado para Fasecolda*. Bogotá D.C.
- Varela, C. (2019). Reflexiones sobre los seguros obligatorios en Colombia . *Revista Fasecolda* , 28-35.