

EDUARDO JAVIER SILVA
SEGUROS PATRIMONIALES VI
SEGUROS
Y SINIESTROS:
NOTAS VARIAS II

Eduardo Javier Silva:

Perito Liquidador de Siniestros y Averías Matrícula S.S.N. 238 y Registro 179 de la A.A.L.P.S. – Perito Judicial – Analista grafológico - Se inició en la actividad aseguradora en 1988 - Trabajó en los estudios GENTIUM S.R.L., VEGA, SILVA & ASOC. S.R.L., ESTUDIO CONGRESO S.H., EDUARDO J. SILVA & Cia S.A. y ESTUDIO SILVA S.H. – Actualmente es Director General de la firma SAN MARCOS CONSULTORA INTEGRAL EN SEGUROS Y SINIESTROS - Entre 2004 y 2011 fue Director del Consejo Técnico de la REVISTA JURIDICA ARGENTINA DEL SEGURO, LA EMPRESA Y LA RESPONSABILIDAD – Entre los años 2010 y 2014 fue director de la Subcomisión de Capacitaciones de la Asociación Argentina de Liquidadores y Peritos de Seguros - Es autor además de esta obra, del MANUAL PROFESIONAL DEL PERITO LIQUIDADOR DE SINIESTROS Y AVERÍAS DE LA REPUBLICA ARGENTINA, de los libros CURSO BREVE SOBRE DEPRECIACIONES EN SINIESTROS, CURSO BÁSICO DE INVESTIGACIONES ANTIFRAUDE EN SEGUROS, de la colección SEGUROS PATRIMONIALES (siendo el presente el sexto volumen de dicha colección) y de la colección MANUAL PRÁCTICO PARA EL PROFESIONAL DEL SEGURO (10 Volúmenes), como así también de diversos trabajos técnicos publicados en diferentes medios informativos de seguros – Conferencista y docente, es Director Académico de la Escuela Técnica de Seguros AMBERES.

A Cintia, porque me inspira

INDICE

Capítulo I	Pág. 11
El Siniestro en los Seguros de Caución de Anticipo Financiero	
Capítulo II	Pág.
43	
Los Accidentes Viales en Argentina	
Capítulo III	Pág. 65
Las Investigaciones en General	
Capítulo IV.....	Pág. 93
La Investigación de un Siniestro de Accidente	
Capítulo V	Pág.
151	
Siniestros de Automóviles. Incendio Accidental o Intencional? Investigación Sustentada en Pericia	

Capítulo I
EL SINIESTRO EN LOS
SEGUROS DE CAUCIÓN
DE ANTICIPO
FINANCIERO

Los Seguros de Caución - Generalidades

Cuando en nuestro país se habla de *caución*, el término se asocia por lo general, directamente con una cobertura de seguros. Sin embargo, su operatoria resulta ser totalmente diferente al común de los amparos de este tipo ya que en estas pólizas, siempre hay tres partes:

1 - El Tomador (quien solicita el seguro en favor de un tercero)

2 - El Asegurado (el beneficiario del seguro)

3 - El Asegurador (la Compañía de Seguros que brinda el amparo)

A diferencia de lo que ocurre en los seguros de *riesgos patrimoniales* en donde lo que se resguarda es justamente, el patrimonio de una persona física o jurídica sobre la que descansa un interés económico y jurídico, estos amparos protegen al asegurado de las obligaciones de dar o hacer asumidas por el tomador.

Surgen así dos cosas:

1) El Contrato de Seguros de Caución es la consecuencia de un contrato público o privado (entre particulares o entre particulares y el Estado) pactado con antelación entre el Tomador y el Asegurado.

2) La Compañía de Seguros se convierte en un *Fiador Solidario* en una relación en donde el tomador es el deudor y el asegurado, el acreedor.

Estas pólizas, conocidas como *Seguros de Caución* técnicamente operan en realidad como una fianza y en tal sentido, razón por la cual poseen un régimen que se distingue de los demás Contratos de Seguros

Es por ello que además de las diferencias ya comentadas, es bueno repasar algunas particularidades de este tipo de pólizas:

- El asegurador no puede rescindir el contrato por falta de pago de la prima, no siendo oponible esa circunstancia al asegurado en caso de siniestro.

- No le es aplicable el régimen del artículo 5to y cc. de la Ley 17.418.
- Si bien el interés asegurado descansa en el acreedor, el deudor puede contratar el seguro sin que el primero tenga participación en la convención.

Existen otras dos circunstancias que le son completamente particulares a estos seguros y que no pueden obviarse en la presente nota:

La duración del contrato: Esta estará dada desde la toma del contrato y hasta que se dé por cumplida la obligación asumida por el tomador de dar o de hacer.

El siniestro (De acuerdo al tipo de cobertura tomada; más adelante me explayaré sobre los diferentes tipos de amparos): Todo incumplimiento contractual imputable al deudor sin intervención judicial o extrajudicial.

Diferentes coberturas

Más allá de que en la presente nota estará direccionada específicamente a la cobertura de caución de *anticipo financiero*, entiendo conveniente primero especificar, aunque más no sea someramente, las diferentes coberturas existentes en nuestro mercado y el espectro de su cobertura.

Así pues,

Mantenimiento de Obra: Esta póliza garantiza al asegurado que el oferente mantendrá la propuesta tal como la presentó al firmar el contrato y el incumplimiento, lo faculta a exigir el pago del importe garantizado. La suma asegurada es igual al 1% del valor del presupuesto oficial de la obra que se licita.

Ejecución de Contrato: Se garantiza al asegurado, el cumplimiento de las obligaciones que el contrato le impone al tomador del seguro. La suma asegurada corresponde al 5% del presupuesto presentado. En caso de incumplimiento, el asegurado queda en posición de exigir el pago.

Substitución de Fondos de Reparación: Esta cobertura reemplaza las retenciones efectuadas por el comitente (asegurado) sobre los certificados de obra del contrato adjudicado, que tiene como objetivo atender las reparaciones, defectos de obra o mala calidad de los elementos empleados (vicio oculto). Si el asegurado se ve obligado a desembolsar fondos propios para reparar la obra, los mismos serán reintegrados mediante esta póliza.

Anticipo Financiero: Tiene como objeto, garantizar que los valores anticipados por el asegurado al tomador, tengan el fin único y exclusivo de la construcción de la obra.

Acopio: Se garantiza el anticipo financiero recibido por el adjudicatario y tendrá como finalidad la adquisición de elementos predeterminados en el contrato.

Es importante tener en cuenta además, que en caso de siniestro el Asegurador siempre tendrá derecho de acción de repetición contra el tomador.

Los Seguros de Caucción -debemos recordar- si bien actúan como una fianza solidaria, no cubren en ningún caso las posibles insolvencias del deudor ya que estos particulares se amparan bajo otro tipo de seguros (los Seguros de Crédito)

Debemos señalar también que Argentina es uno de los pocos países que incluyen a la Caucción dentro de la rama de servicios brindados por una Compañía de Seguros, siendo que en la mayoría de los países y por su naturaleza de fianza, este tipo de amparos se encuentran brindados por compañías denominadas *afianzadoras*

La cobertura de caución por anticipo financiero

Yendo al tema principal de la presente nota, en los seguros de Anticipo Financiero, la caución asumida por el asegurador y a diferencia de otros tipos de coberturas de la misma rama, amparan únicamente al asegurado por incumplimientos del tomador, que se encuentren directamente relacionados con el anticipo financiero acordado entre las partes en el contrato principal.

No encuadran dentro del espectro de la cobertura por lo tanto, aquellas paralizaciones de obra que estén ligadas a otro tipo de incumplimientos contractuales, recayendo estos por la naturaleza del contrato principal, bajo la órbita del artículo 1.031 del Código Civil y Comercial de la Nación, que textualmente reza:

Suspensión del cumplimiento. En los contratos bilaterales, cuando las partes deben cumplir simultáneamente, una de ellas puede suspender el cumplimiento de la prestación, hasta que la otra cumpla u ofrezca cumplir. La suspensión puede ser deducida judicialmente como acción o como excepción. Si la

prestación es a favor de varios interesados, puede suspenderse la parte debida a cada uno hasta la ejecución completa de la contraprestación.

Así pues, el asegurador NO cubre la paralización de la obra por cualquier causa o incumplimiento (con independencia de cuál de las partes asegurado o tomador, haya resultado responsable) porque no se ampara ni el mantenimiento de la oferta, ni el acopio, ni los fondos de reparo, ni ninguna circunstancia que desemboque en la inejecución del Contrato principal y que no se encuentre directamente relacionada con los destinos a los que se apliquen los importes entregados por el asegurado al tomador en concepto de anticipo financiero.

Cualquier inejecución de obra producida por causas no relacionadas con dicho anticipo, no configurará siniestro en los términos de esta garantía.

El siniestro

En general y cuando hablamos de siniestro en este tipo de seguros, tratándose en realidad de una fianza, en casi todos los casos el asegurador debe responder ante el asegurado, pues la sola paralización de la obra configura un siniestro y -llegado el caso- ejercer acción de repetición en contra del tomador.

Sin embargo, no debe perderse de vista que al estar ligada la responsabilidad del asegurador a un contrato de seguros y no a una mera fianza, le competen las facultades de requerir información y prueba instrumental, que permitan acreditar de manera inequívoca las causas del siniestro y la extensión de la prestación a su cargo, conforme lo establece el artículo 46 de la Ley de Seguros, en sus párrafos 2do y 3ro.

Más aún, cuando en el caso en estudio, la garantía se encuentra claramente delimitada a una parte del contrato principal pactado entre el asegurado y el tomador.

Surge así, que para que en los seguros de caución por anticipo financiero se pueda dar por configurado el siniestro y reconocer al asegurado la debida prestación, la compañía y a efectos de salvaguardar sus propios intereses y los de los demás asegurados (tener en cuenta el principio de mutualidad de los seguros) está perfectamente habilitada legal y técnicamente para solicitar las probanzas necesarias que permitan acreditar que el hecho es consecuencia de una causa amparada por la garantía.

Recordemos que esta garantía NO ampara cualquier inejecución de obra, sino solamente aquellas relacionadas directamente con el anticipo financiero y su destino por parte del tomador y para establecer su correcto encuadre en la cobertura, se torna indispensable efectuar las correspondientes solicitudes informativas/documentales.

Por principio general de todos los seguros, pesa sobre el asegurador demostrar la existencia de un siniestro fraudulento en su perjuicio, no obstante pesa sobre el asegurado/tomador, la carga de probar la existencia del siniestro sobre el cual ejerce reclamo.

**Sobre el requerimiento
informativo documental**

Ante la recepción de un reclamo por parte del asegurado y a efectos de que se permita tener por ciertamente verificada la concurrencia en el caso de las características necesarias que hacen al siniestro dentro de esta cobertura, el asegurador podrá solicitar:

Al asegurado:

a) Acreditación fehaciente de la recepción de los valores entregados en concepto de anticipo financiero por parte del tomador. Es menester señalar aquí que la presentación de facturas por parte del tomador hacia el asegurado NO constituye un documento de pago, sino un documento de obligación de pago, debiendo aportar los correspondientes recibos oficiales de haber abonado los montos indicados en la/las factura/s

b) Estado de la obra al momento de su paralización.

c) Fecha de inicio de la obra y fecha de paralización.

Al tomador:

a) Fechas de acreditación de los montos entregados en concepto de anticipo financiero por el asegurado y sus constancias documentales probatorias.

b) Acreditación fehaciente del destino dado a los fondos recibidos. Al igual que en el punto anterior, deberá requerirse también, todas las constancias documentales que permitan demostrar la información a la que se refiere este punto.

Es conveniente (casi imprescindible) que estos requerimientos sean formulados de manera fehaciente indicando en las notificaciones que se cursen y con claridad, los pasos que está dando el asegurador a los fines de estimar la posible extensión de la prestación a su cargo, debiendo destacarse en forma inequívoca que, por las especiales características del Contrato de Seguros pactado, solamente se estará ante un siniestro cuando el incumplimiento contractual del tomador se encuentre

directa y exclusivamente relacionado con el anticipo financiero acordado en el contrato principal.

Con el aporte de esos elementos documentales e informativos, el asegurado podrá establecer:

- 1) Si efectivamente el asegurado abonó al tomador los valores acordados en el contrato principal como anticipo financiero.
- 2) Si efectivamente el tomador agotó o no esos fondos a los fines de la obra.
- 3) Consecuentemente, si se está o no en presencia del acaecimiento de un siniestro amparado por la cobertura, debiendo tenerse en cuenta que en caso de darse por acreditada la entrega total de fondos y su completa utilización por parte del tomador a los fines de la obra, el contrato quedará automáticamente extinto.

Comentarios Finales

Con el fin de propender a una mejor ilustración del lector sobre los aspectos analizados someramente en la presente nota, se entiende oportuno puntualizar:

- Si bien la caución se trata de una fianza solidaria, las mismas en nuestro país están incluidas dentro del espectro de los contratos de seguros y si bien por sus características particulares no le son aplicables algunos de los regímenes previstos en la Ley de Contrato de Seguros 17.418, constituyendo una convención de esta naturaleza (seguro) sí le son aplicables gran parte de las estipulaciones del mencionado cuerpo legal.
- Más allá de tener siempre el Asegurador derecho de repetición contra el deudor (Tomador), cuando en el seguro de caución la extensión de la prestación a cargo del asegurador se encuentra

delimitada expresamente a una obligación de dar o de hacer específica, no toda paralización de obra constituirá un siniestro.

- Se encuentra por lo tanto, la compañía perfectamente amparada a efectos de solicitar aquellas probanzas que garanticen su propio interés y el del resto de la comunidad asegurada, pudiendo hacerlo per sé o bien mediante la designación de un Liquidador de Siniestros conforme las disposiciones de la Resolución 26.385/98 y cc. de la Superintendencia de Seguros de la Nación.
- Si la inexecución de la obra, obedeciera a causas ajenas a las obligaciones surgidas a partir del anticipo financiero, se estará ante una situación de orden privado entre el tomador y el asegurado por el contrato primario pactado entre las partes y por ende, no solamente no se estará ante un siniestro (siempre dentro de la garantía analizada) sino que además, resultarán concurrentes al caso los principios del artículo

1.031 del Código Civil y Comercial de la Nación, transcripto ya en el cuerpo principal de la presente nota.

Capítulo II

LOS ACCIDENTES VIALES EN ARGENTINA

Introducción al tema

En Argentina actualmente mueren por día unas 22 personas a causa de estos hechos, es decir, aproximadamente unos 8.000 muertos al año y ello sin contar que más de 120.000 personas resultan con heridas de distinta consideración y se pierden unos 10.000 millones de pesos en daños materiales. Los accidentes viales en Argentina, dada las gravísimas consecuencias humanas y materiales que anualmente provocan comentadas anteriormente, pueden catalogarse como una verdadera **catástrofe permanente**.

A fin de una mejor comprensión acerca de los motivos por los cuales catalogamos de esa forma este mal, vale observar la siguiente gráfica:



En esta gráfica podemos observar la evolución de los fallecidos en accidentes de tránsito en nuestro país, en

comparación con otros países como Suecia, Holanda, Estados Unidos y España.

Debe tenerse en cuenta que los números corresponden a hechos acaecidos por cada millón de automóviles (en Argentina, cerca de ocho millones de rodados).

Vemos que mientras en los otros países el número decrece, en Argentina desde el año 1975 (760 hechos) y hasta 1995 (1.450 eventos), la tasa de accidentes por cada millón de unidades ha sufrido un incremento de alrededor del 100 %, describiendo un muy leve descenso a partir de ese año y hasta 2008, en donde se registraron “solamente” 1.066 fatalidades.

Si bien podríamos considerar que ese descenso que se viene observando desde el año 1995 es algo alentador, sigue constituyendo un flagelo desproporcionado y que entre todos debemos combatir.

Como para tener una idea de lo que estos guarismos significan, sólo podría compararse si en **el país cayera un avión todas las semanas con 154 pasajeros y todos ellos perdieran la vida.**

Si bien en el país se vienen realizando tareas de educación vial y concientización a cargo de entidades estatales y privadas (a través por ejemplo del **Consejo Federal de Seguridad Vial**, nacida con la promulgación de la Ley Federal de Tránsito 24.449 y entre cuyas funciones se cuentan proponer políticas de prevención de accidentes y alentar y desarrollar la educación vial o diversas asociaciones civiles como **Luchemos por la Vida**) es evidente a luz de los números vistos, que el resultado de estas políticas ha dado un resultado escaso, por no considerarlo malo.

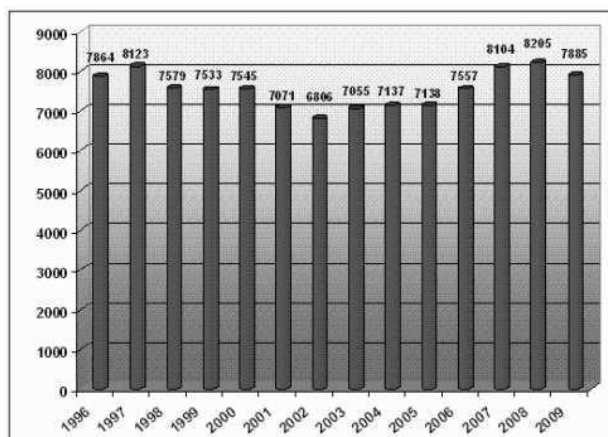
No obstante entendemos que la tasa de mortandad en accidentes no descenderá simplemente porque se lleve adelante una determinada estrategia educativa –las que desde luego apoyamos y alentamos- sino que resulta imperiosa una real toma de conciencia de parte de todos los actores sociales.

Cuando nos propusimos la realización de este tipo de charlas, sabíamos que no éramos más que un grano de arena en un desierto, no obstante no olvidamos que –como lo dijera hace algunas años GANDHI- *“la inmensidad de un desierto no es más que un grano de arena al lado del otro”*

Anualidad de los fallecimientos en Argentina por accidentes de tránsito

Vimos ya que nuestro país registra una de las tasas de fallecimientos más altas del mundo. No obstante y tal como se comentara, los índices de mortalidad vistos anteriormente, resultaban de considerar este tipo de catástrofes por cada millón de unidades.

En la gráfica que sigue, podemos apreciar la totalidad de los muertos que se han producido en Argentina entre 1996 y 2009.



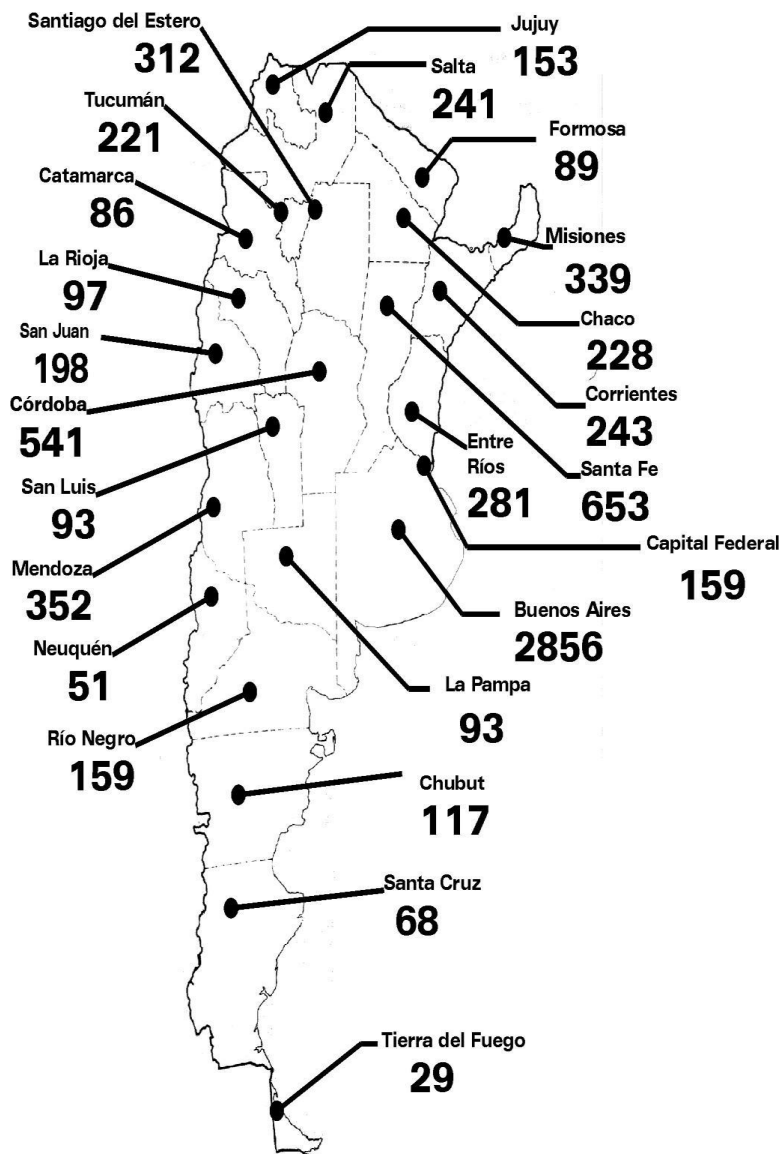
Tal como se aprecia, en ese período perdieron la vida en nuestro país en total 105.602 personas, lo que representa

un promedio de cerca de 8.000 muertos al año.

Comparemos este valor de fallecimientos anuales con un ejemplo que todavía nos conmueve como país. La guerra de Malvinas. En el año 1982, este conflicto bélico dejó en el país un total de **746 muertos**. Tengamos en cuenta que en una guerra se persigue fundamentalmente quebrar la resistencia del ejército opositor estando para ello “autorizado” el asesinato de otro ser humano y para eso se arman los ejércitos cada vez con más y mejor tecnología. En ese mismo año, las muertes por accidentes de tránsito alcanzaron guarismos que oscilaban entre los 6.500 y 7.000 compatriotas.

Cabría preguntarse –a la vista de esta comparación- qué conflicto tenemos entre nosotros que nos asesinamos a una tasa mensual de 667 personas?

Para el año 2010, el índice de muertos por accidentes de tránsito, alcanzó la escalofriante cifra de 7.659 personas. De este número, aproximadamente el 60% se encuentra distribuido en 22 provincias, en tanto que el 40% restante corresponde a hechos ocurridos en Capital Federal y Provincia de Buenos Aires, tal como se puede ver en el esquema siguiente:



**Definición literal del vocablo
“accidente”.**

**Diferencia entre accidente de
automotores y accidente de
tránsito.**

Hablar de “accidente” podría resumirse en su definición: “Suceso eventual o acción de los hombres o las cosas que involuntariamente resulta en un daño para las personas o cosas”.

Podríamos también referirnos a ese vocablo a través de estadísticas frías y despojadas de humanidad.

También podemos decir que en materia vial, podríamos definir dos tipos de accidentes: Los accidentes automotores (aquellos que pueden ocurrir en un lugar no librado al tránsito de vehículos) y los accidentes de tránsito (en los cuales no necesariamente intervengan vehículos motorizados).

Detalle de los accidentes viales en Argentina Los gráficos subsiguientes nos mostrarán una discriminación de fallecidos por edad (véase cómo la franja que va entre los 35 y 60 años que podríamos definir como plenitud de la vida, corresponde al 29% de los fallecidos); por sexo (destacable el bajo porcentaje de mujeres) y por hora.

Franja etaria	Porcentaje
de 0 a 12 años	6%
de 13 a 19 años	12%
de 20 a 24 años	15%
de 25 a 34 años	21%
de 35 a 60 años	29%
más de 60 años	17%

Rol	Porcentaje
Varones	76%
Mujeres	24%

Franja horaria	Porcentaje	
Horario diurno	47%	
	de 0 a 6 hs.	20%
	de 6 a 12 hs.	28%
Horario nocturno	53%	
	de 12 a 18 hs.	22%
	de 18 a 24 hs.	30%

En esta última tabla, observamos que la franja horaria

correspondiente a horas nocturnas o de poca iluminación natural (correspondiente al lapso comprendido entre las 18 horas y las 06 horas), se producen el 50% de los accidentes fatales.

Ello tiene una clara explicación. La conducción nocturna –con relación a la que se desarrolla durante las horas de sol- resulta ser completamente diferente. Durante la noche y particularmente en las rutas –para quien no está acostumbrado a manejar en estas horas- las distancias se deben calcular en forma distinta, pues desaparecen muchos puntos de referencia.

Asimismo, a esas horas nuestro cerebro acarrea por lo general el cansancio natural por el día laboral transcurrido. A ello debemos sumar también tensiones, circunstancias depresivas o toda otra situación que acaecida durante la jornada previa no nos tener nuestros sentidos alertas en un 100% a la conducción.

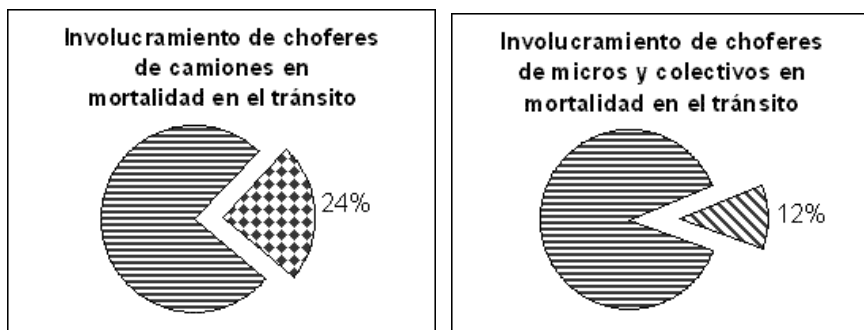
Veamos ahora este séptimo gráfico, en el que hace una discriminación de fallecidos en accidentes de acuerdo al rol de las víctimas.

Rol	Porcentaje
Peatones	24%
Conductores u ocupantes automotor	42%
Ciclistas	8%
Moto/Ciclomotoristas	25%
Otros	1%

Conductores profesionales.

La idoneidad esperada

Para finalizar esta nota, en donde hemos visto y analizado los accidentes fatales en forma discriminada, veamos en qué porcentaje de ellos tienen participación choferes de camiones, micros y colectivos.



Observamos que en conjunto estos participan en un 36% de los accidentes viales. Una errada justificación pretendida, es que aquellos tienen una elevada participación habida cuenta la cantidad de kilómetros que deben recorrer a diario, postura que personalmente considero peligrosa, toda vez que tiende a justificar comportamientos transgresores y temerarios.

Tal como lo señala la asociación Luchemos por la Vida, resulta esperable que estos conductores “profesionales” posean una mayor idoneidad que les permita reconocer situaciones riesgosas con la suficiente antelación como para adecuar su comportamiento y evitar accidentes.

Capítulo III
LAS INVESTIGACIONES
EN GENERAL

Qué es una investigación:

En general, podríamos definir a una investigación como al proceso de búsqueda de información fidedigna sobre un hecho, una persona, o una determinada circunstancia y que se lleva a cabo mediante el empleo de un método de estudio predeterminado (método científico).

Toda investigación tiene por objeto ampliar el conocimiento que se posee, corroborándolo o desestimándolo.

El método científico

Se denomina método científico a aquella técnica que, aplicada conforme las modalidades del tema en estudio, permite obtener un resultado de manera clara y precisa.

Es por ello que en toda investigación debe tenerse en claro dos cosas que, aunque suene de perogrullo, no podemos dejar de mencionar:

1 – El tema que se está investigando

2 – El objetivo perseguido.

Como todo proceso científico, la investigación requiere para lograr el objetivo planteado, el correcto desarrollo de una serie de pasos perfectamente organizados y diagramados.

Recordemos que el método científico se trata de un estudio sistemático que incluye:

- Técnicas de observación
- Reglas de razonamiento
- Reglas de predicción
- Experimentación planificada
- Comunicación de resultados teóricos y prácticos.

Características

La investigación posee una diversidad de caracteres que coadyuvan con el investigador a tutelarse de manera eficiente durante el proceso.

Podemos decir entonces que, teniendo como sustento un método científico, la investigación requiere un importante grado de profesionalidad y profesionalización por parte de quien la lleva adelante.

Recordemos que un profesional es aquel que desarrolla un trabajo o una actividad, valiéndose de conocimientos formales y especializados.

Una investigación nos posibilita establecer contacto con la realidad a fin de que tener de ella un mejor conocimiento y tiene por objeto formular nuevas o modificar las ya existentes, acrecentar nuestros conocimientos en una materia y, fundamentalmente, procurar llegar a la verdad.

Por ello, debe conducirse toda investigación de manera eficiente mediante la puesta en marcha de procesos metódicos para los que se requiere un profundo conocimiento y que darán al investigador, la adquisición un conocimiento mucho más amplio y superador del tema que sea de estudio.

Vimos ya que la investigación se caracteriza por ser reflexiva, metódica, sistemática y hemos dicho ya que posee como finalidad, hallar soluciones, ampliar conocimientos y procurar poner al sujeto lo más cerca de la verdad, ya sea en campos científicos, como en aspectos teóricos y técnicos.

Así pues, la investigación como proceso no es más que la búsqueda volitiva de conocimientos o soluciones a problemas de carácter científico, mediante el empleo de un método que marcará la senda por la que se habrá de transitar, con más la colaboración de diferentes técnicas que nos darán las pautas para recorrerla.

Elementos de la investigación

Toda investigación nos ayudará a mejorar el estudio de la realidad, pues nos pondrá en contacto con ella. Se trata de una inducción de la actividad intelectual del ser humano, pues contribuye además, al pensamiento crítico e inconformista.

En toda investigación, nos vamos siempre a encontrar con cuatro elementos característicos:

1. **Sujeto:** Quien lleva adelante la investigación.
2. **Objeto:** Materia de la investigación
3. **Medio:** Conjunto de métodos y técnicas adecuadas para la tarea.
4. **Fin:** El resultado que se persigue.

Diferentes tipos de investigación

Si bien es cierto que resulta impropio efectuar una clasificación de la investigación, a los efectos del estudio que desarrollamos en el presente curso, efectuaremos una distinción de las principales formas de exploración.

Sabemos pues que toda investigación persigue un determinado nivel de conocimiento y se sustenta en una estrategia específica o común.

La primera distinción que debemos efectuar, se trata del fin que se persigue. Así pues, tenemos la primer encrucijada ya sea se trate de una investigación básica o de una aplicada

La investigación básica

Llamaremos investigación básica (también conocida como pura, dogmática o teórica) a aquella que se caracteriza por nacer de un marco teórico y permanecer en él, teniendo

como fin procurar nuevas teorías o modificar las ya existentes, ampliar conocimientos filosóficos o científicos sin desentonarlos con aspectos prácticos.

La investigación práctica

Por lado, la investigación aplicada (conocida también como práctica o empírica) se distingue porque persigue la aplicación de los conocimientos que se adquieren. Se encuentra íntimamente relacionada con la investigación básica, toda vez que depende de los resultados y avances de esta última.

Esto lo podemos ver claramente si recordamos que toda investigación requiere un marco teórico.

No obstante se diferencia en que, fundamentalmente el investigador persigue consecuencias prácticas.

La investigación mixta

Cuando en un proceso investigativo vemos implicados aspectos que hacen a la investigación teórica y aspectos

que son propios de una investigación práctica, éste recibe el nombre de investigación mixta.

Participan entonces en el desarrollo de este tipo, una importante cantidad de elementos que son por naturaleza propios de las investigaciones teóricas como de las empíricas.

La investigación documental

Es aquella que se basa en fuentes de características documentales; ello es, en documentos de cualquier especie.

En materia de seguros, serán imperantes aquellos elementos contables y sus comprobantes y serán aquellos conforme el tipo de siniestro (por ejemplo, si se trata de un hecho donde están involucradas obras de arte, o similares) tendremos dentro de esta clasificación otros subtipos de investigación tales como:

- Bibliográfica: La consulta de bibliografía específica
- Archivista: El estudio de elementos que se encuentran en archivos.
- Hemerográfica: La observación de ensayos y otras publicaciones en revistas y periódicos

La investigación de campo

Es aquella que descansa en informaciones que provienen de fuentes obtenidas mediante el trabajo en la calle.

En materia de siniestros, será la información proveniente de entrevistas, testimonios, encuestas y observaciones.

Es dable destacar que esta modalidad se encuentra coligada fuertemente a la investigación documental y por ello, debe primordialmente efectuarse un adecuado estudio de las fuentes documentales, a fin de evitar duplicidad de trabajos y fundamentalmente, iniciar el trabajo de campo

con un perfecto conocimiento de qué vamos a buscar en el desarrollo de esta tarea.

La investigación experimental

La investigación experimental es aquella mediante la cual el investigador obtiene la información mediante el despliegue de acciones volitivas.

Se encuentra dirigida a modificar la realidad con el propósito de crear el fenómeno investigado y de esa forma, poder observarlo y analizarlo.

Si bien se trata de un tipo de investigación poco usual en seguros, no debemos por ello descartarla, pues muchas veces resulta necesaria para recrear el estado de las cosas al momento inmediato anterior al siniestro.

A este tipo de investigación, se la conoce también como explicativa.

La investigación exploratoria

Es aquella que se realiza con el objetivo de destacar semblantes fundamentales de una situación determinada y encontrar los procedimientos adecuados para llevar adelante una investigación posterior.

Se presenta como esencial para facilitar y distinguir líneas de investigación del tema estudiado y simplificar sus resultados y comprobaciones.

La investigación descriptiva

Esta clase de investigación, de características primordialmente analíticas, se caracteriza por el estudio de una situación concreta y entender sus características y propiedades.

Armonizada con criterios de clasificación particulares, resulta de mucha utilidad para sistematizar y ordenar los objetos involucrados en el trabajo investigativo.

Este tipo de investigación, al igual que la exploratoria, puede convertirse en una excelente base para investigaciones que requieran un mayor nivel de profundización.

La investigación explicativa

Es aquella que requiere la combinación de métodos analítico y científico en comunión con procesos deductivos e inductivos y tiene como principal objeto explicar los motivos por los que se realiza determinada investigación.

Capítulo IV
LA INVESTIGACIÓN
DE UN SINIESTRO
DE ACCIDENTE

El análisis de la documental previa a la investigación

La investigación de un siniestro comienza en el mismo momento en el cual, el Asegurador cuenta con la denuncia del hecho y dará comienzo en el mismo momento en que aquella se reciba.

La primer parte de esta investigación, consistirá en establecer si la denuncia del hecho se realiza dentro del término del artículo 46, párrafo primero de la L.S. Si no se realizara en el término previsto y no mediara justificación alguna, el siniestro debe ser rechazado in límine.

Debe establecerse asimismo si el siniestro se produjo dentro del plazo de cobertura de la póliza y para ello, deben tenerse en cuenta no solamente si el plazo de vigencia de la póliza se encuentra vigente, sino que la cobertura no haya sido suspendida por falta de pago (y

lógico, que a la fecha del siniestro, no se hubiera rehabilitado).

Si se diera la posibilidad que el contrato hubiese estado inhabilitado por falta de pago un tiempo y posteriormente rehabilitado, esta circunstancia deberá indicarse claramente, pues en esta etapa de la investigación NO DEBE descartarse ninguna circunstancia, ya que bien puede haber acaecido el siniestro dentro de la etapa de inhabilitación.

Posteriormente, si el Asegurador decide designar un investigador de siniestros (vr. Resolución 26.385/98 SSN, art. 2, párrafo 2do) deberá serle remitido como mínimo, los siguientes antecedentes:

- 1 – Copia completa del Contrato de Seguros, incluyendo Condiciones Generales y Particulares.
- 2 – Copia de la denuncia administrativa
- 3 – Detalle de circunstancias observadas.

4 – En caso de existir, constancias de intervención de autoridades.

5 – Todo otro antecedente que conste en el expediente.

El investigador, en base a estos elementos, deberá iniciar el proceso de investigación del siniestro, para lo cual deberá tener en claro dos aspectos: Determinar el tema que se va a investigar y el objetivo perseguido con esa tarea.

Vimos ya que la investigación documental es aquella que se sustenta en el estudio de todos los elementos documentales. Al caso, los antecedentes remitidos por la compañía.

Esta etapa de la investigación resulta ser de una importancia supina pues dará los basamentos para la etapa posterior cual es, la investigación de campo.

Es en esta parte en donde el investigador estimará con precisión qué comprobaciones deberá realizar en la calle y cómo llevarlas a cabo.

Así pues y en base a estos antecedentes, el investigador no deberá pasar por alto, entre otras, las siguientes circunstancias:

1 – Circunstancias observadas por el Asegurador en su análisis preliminar y elementos por éste solicitados (el informe final que se elevará deberá responder todos los interrogantes planteados por la Compañía)

2 – Fecha y hora de ocurrencia del siniestro y su relación temporal con la vigencia del contrato (si la fecha del siniestro resulta cercana al inicio o fin de la cobertura o si el hecho se produce con posterioridad a una rehabilitación, deberá establecerse de manera fehaciente la fecha y hora de ocurrencia)

3 – Conductor del rodado asegurado (si el conductor resulta ser distinto al asegurado, deberá estimarse la relación entre ambos pues bien puede darse la circunstancia que el conductor al momento del accidente fuese el real propietario del vehículo, lo cual en principio

indicaría una situación de inexistencia de interés asegurado).

4 – Mecánica secuencial denunciada (esta debe ser clara y será de suma utilidad para estimar la magnitud de los daños denunciados)

5 – Daños informados en todos los vehículos involucrados. (esta circunstancia se encuentra íntimamente ligada al punto anterior)

Efectuado este estudio, se procederá a dar inicio a la segunda parte de la investigación, la cual se trata de aquella en la cual se deben realizar los requerimientos informativos y documentales al asegurado.

**Requerimientos
informativos/documentales.**

En los casos de accidente, la información y documental deberá ser requerida tanto al asegurado como al reclamante (en caso de encontrarse este identificado).

No obstante, no debe perderse de vista que si bien el asegurado se encuentra legalmente obligado a suministrar estos elementos informativos y documentales, no existe ninguna obligación legal con relación al/los tercero/s.

Al asegurado.

Como todo evento dañoso en el cual se encuentra involucrado un Contrato de Seguros, los requerimientos informativos y documentales deben realizarse siempre siguiendo estos lineamientos:

Debe efectuarse de manera fehaciente. Ello es, mediante la remisión de una carta documento o telegrama colacionado.

- a) Deberá indicarse en dicha notificación y en primer lugar, el carácter bajo el cual se está solicitando la información y documentación que se indica.

- b) Todo requerimiento deberá ajustarse de pleno a las exigencias de razonabilidad previstas en el párrafo 46 de la Ley de Seguros.

El objetivo de estos requerimientos, apuntarán a solicitar al asegurado la información complementaria relacionada con el hecho y acreditaciones documentales.

Es decir, se requerirán todas aquellas informaciones que resulten de interés a los efectos de establecer con precisión, entre otras variables:

- La mecánica del hecho
- Los motivos de la presencia del asegurado/conductor en el lugar y a la hora indicada.
- Primera visualización del/os tercero/s
- Datos completos del/os terceros
- Daños observados por el asegurado/conductor inmediatamente posterior al siniestro
- Presencia en el lugar de autoridades competentes u otros servidores públicos
- Estado del tiempo y condiciones de la vía de circulación.
- En caso de ser el conductor diferente al asegurado, relación entre ambos.
- En caso de lesiones y/o muerte, datos del juzgado interventor.

Estas informaciones, deberán ser asentadas en una exposición, por lo cual en la notificación fehaciente se le requerirá fecha y hora para la materialización de una entrevista y formalizar una inspección de la unidad afectada.

En lo que hace a la documental indispensable, deberán solicitarse en la notificación que se remita al menos, los siguientes:

- Copia del título de propiedad del rodado o copia de la cédula verde. En caso de no hallarse el dominio inscripto a nombre del asegurado, deberá solicitarse copia del boleto de compra venta del mismo o cualquier otro documento que permita acreditar la propiedad del bien.
- Copia del DNI del asegurado y del conductor (en caso de tratarse de personas diferentes).
- Copia de todas aquellas denuncias que pudieran haber sido formalizadas.
- Copia de última verificación técnica realizada.

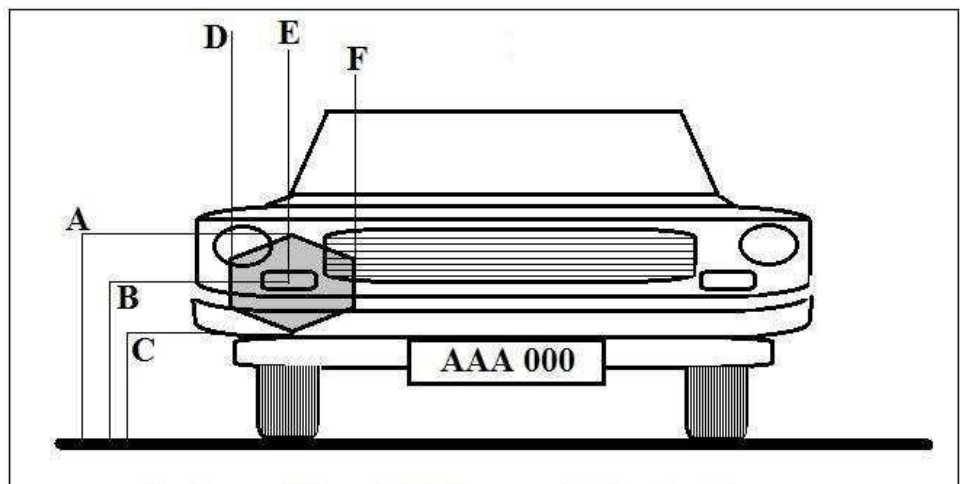
Al tercero.

Si bien y como ya lo destacáramos, no se le puede imponer al tercero ninguna obligación contractual (por no ser parte éste del contrato) los requerimientos informativos y documentales que se deberán solicitar a este, resultan ser similares a los requeridos al asegurado.

La inspección de los daños.
Estimación de alturas de los daños

Todo vehículo que protagoniza una colisión, ostenta vestigios de la misma. Estas improntas deben ser un “sello” del objeto contra el cual impactó o que lo impactara.

De tal forma, al realizarse la inspección del/os vehículo/s involucrados, deberán considerarse las alturas de todos los daños observados, de acuerdo al siguiente esquema (si bien se representa un automóvil de frente, la toma de medida es igual independientemente de la ubicación de los daños).



Es conveniente que el investigador cuente al momento de realizar la inspección de los daños, con una panilla en la que se indique:

- a) Datos del vehículo inspeccionado.
- b) Estado general del rodado.
- c) Indicación de todas las afectaciones que pueda tener el automóvil, distinguiendo cuáles corresponden al accidente estudiado y cuáles no.
- d) Tabla de altura de los daños (de acuerdo al gráfico anterior)

Esta inspección, debe llevarse a cabo con todos los vehículos involucrados y permitirá:

- Establecer la coincidencia de altura de los daños.
- Corroborar correspondencia de magnitud de los daños.
- Determinar congruencia de ubicación de los daños.

El lugar del hecho

Si bien la tarea desarrollada en el anterior título permitirá establecer la altura de los daños en los vehículos involucrados en el accidente, de dicha tarea pueden surgir diferencias.

Estas diferencias, no serán relevantes a efectos de establecer la correspondencia de daños, si primero no se realizar una inspección del lugar del siniestro.

Debe tenerse en cuenta que una variación del suelo (por ejemplo, un parche sobre el asfalto, una reductor de velocidad o incluso, la ubicación de uno de los rodados sobre la vereda) puede modificar sustancialmente la altura de los daños en uno de los automóviles

.Con lo cual, lo primero que debe establecerse al momento de practicar esta inspección, es el estado del suelo y sus características.

En esta diligencia, se debe establecer:

- 1 – El estado del suelo y sus características (asfalto; pavimento; tierra; empedrado; ripio; etc).

- 2 – Características de la zona (Residencial; comercial; rural; industrial; mixta).

3 – Movimiento peatonal de la zona.

4 – Movimiento vehicular de la zona.

5 – Presencia en los alrededores de Colegios y/o centros de atención médica (salas de urgencia; hospitales; otros).

6 – Señalización específica.

7 – Presencia de semáforos y su funcionamiento.

8 – Presencia de reductores de velocidad.

Más allá de lo precedente, la tarea a realizar en el lugar del siniestro no debe circunscribirse exclusivamente a una tarea de inspección.

Ello así, pues deben realizarse además, consultas entre los lugareños que permitan establecer:

*Si el hecho tuvo o no trascendencia y la ubicación temporal del mismo por parte de los parroquianos.

Debe tenerse en cuenta al momento de realizar estas

averiguaciones, determinadas variables como son: Las características del hecho. Téngase en cuenta que un accidente con lesiones o muerte difícilmente pase desapercibido o una colisión de muy escasa envergadura, puede no haber generado trascendencia.

*Fecha del hecho y fecha de la intervención.

Un siniestro acaecido entre ocho meses y un año a la fecha de la presentación en el lugar, puede ser generadora de informaciones poco claras, confusas o nulas.

*Vehículos involucrados.

Al igual que en el caso de la inspección de los automóviles involucrados, es conveniente para las tareas a realizar en el lugar del hecho, que el investigador cuente con una planilla prearmada.

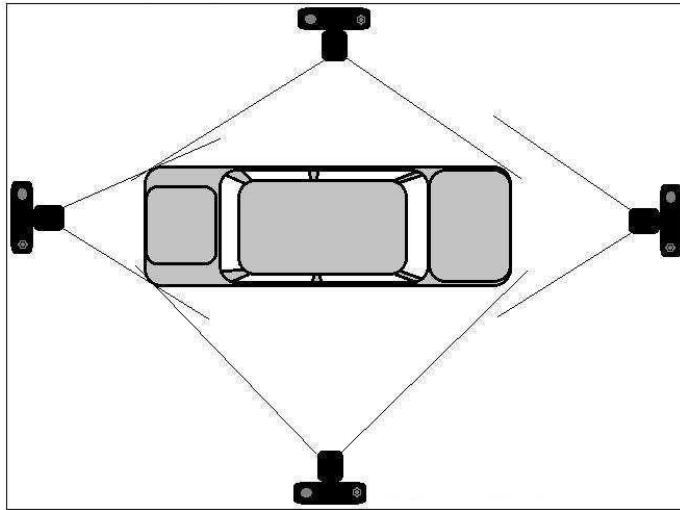
La importancia de las vistas fotográficas

Estas dos diligencias detalladas, deben quedar perfectamente reflejadas en profuso material fotográfico.

Este material, permitirá un mejor entendimiento de la tarea realizada, cuando el caso deba ser analizado por los especialistas del asegurador.

Cuando se inspecciona un rodado, las vistas fotográficas deben incluir:

a) No menos de cuatro vistas fotográficas generales del automóvil (partes delantera y trasera y ambos laterales). En estas debe apreciarse con claridad el estado del rodado, la ubicación de los daños y la presencia de otros daños.



b) Vistas fotográficas de primer plano de los daños consecuentes del hecho y similares de las afectaciones que pueda tener el rodado y que no se correspondan con el siniestro.

c) Debe poder apreciarse con claridad, la chapa patente del rodado.

En lo que hace a las vistas fotográficas del lugar del hecho, las mismas deben contener:

d) Panorámicas de la zona y su tipología.

e) Señalización.

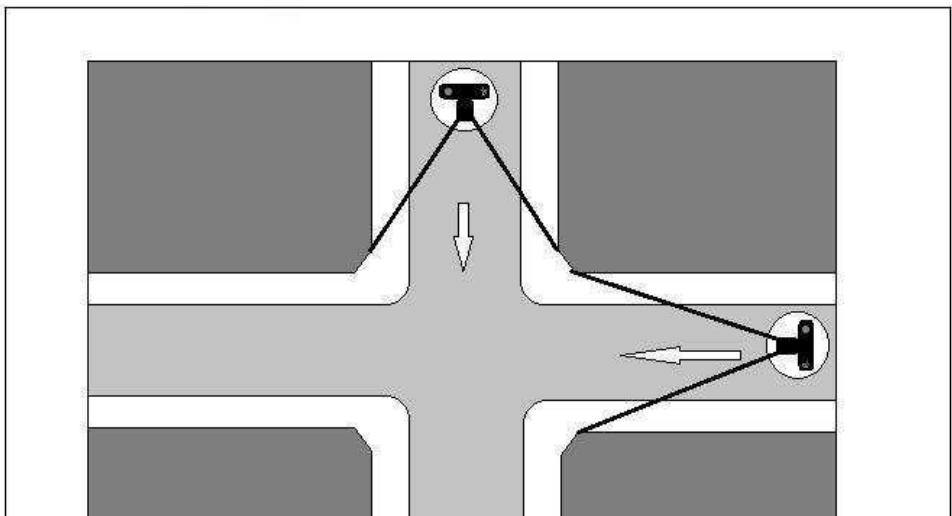
f) Obstáculos de la visión

g) Rastros mudos (marcas en el asfalto del impacto, en paredes, árboles, etc)

También es importante ubicarse en las posiciones de desplazamiento de los vehículos con anterioridad al accidente, tomando vistas fotográficas desde estos sectores (deben tomarse a no menos de 30 metros del lugar del impacto).

Estas permitirán establecer si con anterioridad a la colisión, ambos conductores tenían vista libre para observar el desplazamiento del otro o de los otros rodados.

Para un mejor entendimiento, veamos la siguiente imagen:



Es importante finalmente destacar que en toda pericia, no importa la calidad artística de la fotografía, sino que interesa el objeto fotografiado.

Es conveniente, inclusive para realizar posteriormente un informe cuya presentación conserve cierta constante, que todas las vistas fotográficas sean tomadas en forma horizontal.

Ambientales en domicilios

De la misma forma en que se deben realizar averiguaciones entre los habitantes del lugar del hecho, es conveniente también efectuar diligencias de averiguación en los domicilios de los protagonistas del accidente.

Deben también en este caso, tomarse debida nota de las características de la zona y, al momento de practicar las averiguaciones conocidas como “vecinales”, se deberá tratar de establecer:

- 1 – Conocimiento del accidentado y opinión general del mismo.
- 2 – Trascendencia del hecho tratado (especialmente su ubicación en tiempo, modo y lugar)
- 3 – Si se conoce o no en la zona a la unidad del otro involucrado.

El análisis de la intervención de autoridades competentes

En todo accidente en donde se produzcan lesiones y/o muerte, es obligatoria la intervención de la autoridad competente. No así en los casos en los que no haya víctimas, limitándose en esos casos solamente a recibir o un acta de choque o una exposición civil a pedido del interesado.

En ambos casos, la intervención policial permitirá establecer si las declaraciones que se brindaran al investigador del siniestro son congruentes entre sí o si entre ambas, surgen contradicciones.

En los casos de accidentes con lesiones y/o muerte, el personal policial realizará en el lugar del hecho una pericia en la cual establecerá:

- a) Posición de los rodados en el momento inmediato anterior al accidente.

- b) Mecánica del accidente mediante un gráfico en el que se indiquen las posiciones finales de los rodados y sus velocidades (previas al momento de la colisión y al momento del impacto)

- c) Factibilidad de la mecánica secuencial conforme sea relatada por los protagonistas

- d) Determinar si los daños que se denuncian son congruentes con la mecánica del hecho.

- e) Establecer si por el impacto se afectaron partes vitales de los rodados.

Esta información deberá ser requerida directamente ante el Tribunal que esté llevando adelante la investigación del hecho, siendo conveniente solicitar copias de las actuaciones.

Para ello es importante que el investigador, al momento de presentarse ante la autoridad cuente con:

1 – Oficio de pedido de copias de expediente. En este se deberá invocar la representación y mencionar la facultad que al Asegurador le otorga el artículo 117 de la Ley de Contrato de Seguros.

2 – Designación formal del Asegurador.

3 – Copia de la Credencial de Liquidador de Siniestros extendida por la SSN. (Si el pedido es realizado por un representante, deberá adicionar la correspondiente autorización y copias de los DNI del Liquidador y de quien presente el pedido)

4 – Copia de la Resolución 26.385/98 SSN (opcional)

Las Jurisprudencias

A efectos de establecer la responsabilidad emergente del hecho y más allá de las circunstancias denunciadas y establecidas en cuanto a la secuencia del accidente, siempre debe tenerse en consideración las expresiones de los Tribunales para el caso particular.

Así pues, consideraremos el hecho en el cual el automóvil del tercero posee sus daños en la parte frontal y el asegurado en su lateral. Inicialmente, esto podría indicar por presunción que la responsabilidad en el hecho corresponde al reclamante.

No obstante, prestemos atención a este fallo (extracto):

“... La condición de embistente no tiene carácter absoluto, ni implica necesariamente que aquel a quien se le atribuye sin más deba responder por las consecuencias dañosas que se originan en un accidente de tránsito, sino

que es relativo, ya que sólo una maniobra puede transformar rápidamente la condición de embestido en embestidor y el omitir esa conducta disvaliosa puede conducir a consagrar un reconocimiento injusto y carente de equidad...”. CNEsp., Civ. y Com., Sala I, Octubre 7 1981, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires c/Guatto, Ceverino S. y Otro.

Queda demostrado que la ubicación de los daños en un automóvil solamente será un determinante para establecer la responsabilidad, cuando se encuentren determinadas todas las circunstancias del accidente.

De tal forma, la lectura (y cita en el informe correspondiente) de diferentes fallos jurisprudenciales, resultan ser sumamente útiles en las etapas finales de la tarea del investigador.

La atribución de responsabilidades

Debe tenerse en cuenta antes de abordar este punto, que el informe del liquidador NO resulta vinculante al asegurador. De hecho, se trata de un mero antecedente que el designante puede o no tener en consideración.

Más allá de esto, a efectos de determinar las posibles responsabilidades emergentes del accidente, deben tenerse en cuenta algunas variables a saber:

- 1 – Disposición de los daños en las unidades involucradas y magnitud de éstos.

- 2 – Informaciones aportadas por los protagonistas del hecho.

- 3 – Velocidades de ambas unidades al momento inmediato anterior al siniestro (recordar que una velocidad excesiva no es solo aquella en la cual un rodado se desplaza por encima de la velocidad máxima permitida,

sino cuando aquella importa la imposibilidad de controlar la máquina).

4 – Antecedentes policiales y/o judiciales obtenidos.

5 – Disposiciones legales vigentes en materia de tránsito

6 – Análisis de Jurisprudencia y Doctrina aplicable al caso.

En base a estos parámetros, se podrá establecer y poder a consideración del Departamento Legal de la Compañía, una estimación de las responsabilidades emergentes del hecho.

Para una mejor comprensión, seguidamente transcribimos el contenido de la parte final de un informe tipo.

“...A los fines de establecer la responsabilidad emergente del accidente en estudio, entendemos oportuno considerar:

a) *En el lugar en el que se produjo el accidente está prohibida la circulación de bicicletas (art. 46*, inciso b de la Ley Federal de Tránsito 24.449).*

b) *De acuerdo con la mecánica secuencial del accidente, la calidad de agente embistente que en principio recaería sobre el asegurado se ve restringida por la maniobra realizada por el tercero hacia su izquierda cuando estaba siendo sobrepasado por el asegurado, tratando de esquivar un obstáculo, con lo que la causa de la colisión habría resultado ser esta mala maniobra del ciclista.*

c) *En tal sentido, debemos destacar que cuando se produjo el golpe entre el Peugeot y el señor PEREZ, el rodado mayor ya había adelantado todo su sector frontal al ciclista.*

d) *No obstante ello, lo anteriormente destacado no resulta óbice para considerar la responsabilidad*

que, al ser GONZALEZ el conductor del rodado precedente, al que nuestra doctrina impone mayores reglas de prudencia y vigilancia.

En consecuencia y salvo mejor opinión del señor Gerente, entendemos que en el caso debería considerarse una culpa en grado concurrente, con una incidencia en el tercero no menor al 50%.

Para una mejor valoración de v/parte, transcribimos seguidamente algunas de las jurisprudencias que sustentan la opinión vertida anteriormente.

“... Cuando dos vehículos circulan en una misma dirección, el automotor que se mueve en segundo término debe tomar las precauciones necesarias para contemplar cualquier clase de maniobra del que lo precede, por constituir ésta una contingencia propia de la circulación del vehículos dentro del complejo tránsito que tiene una ciudad como la nuestra...”. CNEsp. Civ. y Com., Sala I, Herrera A. c/Sur Nor S.A. y otro s/sumario, 26-12-79.

“... La condición de embistente no tiene carácter absoluto, ni implica necesariamente que aquel a quien se le atribuye sin más deba responder por las consecuencias dañosas que se originan en un accidente de tránsito, sino que es relativo, ya que sólo una maniobra puede transformar rápidamente la condición de embestido en embestidor y el omitir esa conducta disvaliosa puede conducir a consagrar un reconocimiento injusto y carente de equidad...”. CNEsp., Civ. y Com., Sala I, Octubre 7 1981, Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires c/Guatto, Ceverino S. y Otro.

*“... Si bien es cierto que las conductas negligentes de los ciclistas y peatones resultan previsibles por lo habitual y por ello es dable exigir a los conductores de rodados un máximo de precaución ante su presencia, **no corresponde por ello olvidar que cuando su imprudencia ha obrado como causa determinante del daño, aquellos deben asumir las consecuencias de su conducta** (Art. 1111 Código Civil), debiendo el juzgador determinar en qué medida de acuerdo al grado de imprevisibilidad e inevitabilidad de la misma...”. CNCiv., Sala J, 29-6-99,*

Medina, Virgilio c/ Olivera, Helmut y Otros, s/ Daños y Perjuicios.

“... El solo hecho de ingresar con una bicicleta a una arteria en la que están reguladas altas velocidades importa no sólo una violación de las normas de tránsito sino una imprudencia de tal entidad que por sí misma aumenta notablemente el peligro personal del transgresor, lo que hace en alguna medida culpable de los daños cuya producción facilita con su comportamiento...”. CNCiv., Sala I, 11-5-95, Medrano, María A. c/ Chiesa, Julio s/ Daños y Perjuicios.

“... Es muy amplia la Jurisprudencia que asimila la bicicleta al peatón y le otorga una casi nula operatividad riesgosa fundamentalmente cuando el accidente se produce con un vehículo de mayor entidad. Sin embargo, no debe desconocerse que quien se desplaza en una bicicleta e ingresa en zonas transitadas por toda clase de vehículos, debe asumir el riesgo y peligro que esta conducta importa, no sólo para su propia persona sino también para los demás...”. CNCiv., Sala L, 30-9-97,

Villalba, Santa L. c/ Siero, Osvaldo A. s/ Daños y Perjuicios.

“... Una bicicleta tiene tanto o más riesgo que un automóvil, ya que no crea el riesgo solamente la velocidad potencial o el mayor volumen o masa de un vehículo, también lo crea una máquina que circula sobre dos ruedas en la que el equilibrio, la fragilidad y versatilidad da muy a menudo la imposibilidad de control, precisamente a velocidades mínimas, como también el factor pericia hacen que dicho vehículo circulando por calles de tránsito automotriz indiscriminado resulta una cosa riesgosa y peligrosa tal vez más como sujeto activo que como sujeto pasivo de responsabilidad y culpa...” CC Morón, noviembre 19/1981, Taverna, Domingo J. c/ Castaniza, Ricardo V. y Otro.

Capítulo V

**Siniestros de automotores.
Incendio accidental o intencional?.
Investigación sustentada en pericia**

Introducción

Del mismo modo en que los médicos forenses tienen la capacidad de escuchar lo que los cadáveres les cuentan acerca de su vida y su muerte, un automóvil destruido por un proceso ígneo, si se saben leer los rastros del fuego, también podrá decirnos mucho acerca de la mecánica del siniestro.

Trabajar esta clase de eventos resulta una de las más interesantes investigaciones en el rubro automotores, no obstante y como toda tarea de ese tipo, su desarrollo deberá ajustarse a ciertos parámetros metódicos.

Recordemos que toda investigación no es más que una búsqueda de informaciones fidedignas sobre un hecho, una persona o una circunstancia determinada y cuyo resultado debe hallarse sustentado científicamente. En este caso, el

sustento científico estará dado principalmente por la pericia que se habrá de realizar sobre los restos del vehículo.

Y ese es el objeto de este trabajo. Poner a la disposición del investigador de siniestros aquellos elementos básicos pero fundamentales, que deberá tener en cuenta al momento de efectuar una pericia sobre un automóvil afectado por el fuego y con los que podrá estimar si se está en presencia de un incendio accidental o uno intencional.

Es dable destacar que una pericia podrá transformarse en un elemento de peso en una posible instancia judicial y que, acompañada de un adecuado informe científicamente sustentado, resultará sumamente difícil de rebatir.

La pericia

Comenzaremos por definir en primer lugar el vocablo *pericia*.

Pericia (del latín *peritĭa*) es la **habilidad, sabiduría y experiencia** que una persona posee sobre una determinada **materia**. Proviene de un vocablo que se encuentra conformado por dos partes claramente identificadas: la palabra *periens* -que puede traducirse como probado- y el sufijo *ia*, que es indicativo de cualidad.

Claramente, el vocablo en su significado está relacionado con la capacidad de una determinada persona para llevar adelante una labor específica.

Dentro del campo de las investigaciones, el término pericia –si bien alude al mismo concepto anterior- hace referencia desde un punto de vista más pragmático: Es el conocimiento, la habilidad y la experiencia de una determinada persona, llevada a la práctica.

Para realizar una pericia entonces, deberán contarse con conocimientos mínimos e indispensables, tanto teóricos como prácticos. Al caso tratado, comprender el idioma del fuego extinto y traducir su proceso de vida a partir de la decoloración en la carrocería de un automóvil.

**Los rastros del fuego
en la carrocería**

Generalmente, en la carrocería de un automóvil afectada por el fuego nos vamos a encontrar con tres colores bien definidos:

BLANCO - AZUL - ROJO.

Esta variación cromática nos dirá los diferentes agentes térmicos que soportaron los distintos sectores del automóvil y constituirá un inmejorable relato del desarrollo del proceso ígneo.

Veamos ahora a qué graduación térmica corresponde cada uno de esos colores::

El color blanco: Nos dirá que ese sector fue expuesto a variaciones térmicas que oscilaron entre los 400 y los 800 grados centígrados.

El color azul: Este color indicará que en ese punto, la temperatura de la carrocería alcanzó los 900 grados. A esta decoloración y por los gradientes que representa, se la conoce también como “Azul 900”

El color rojo: El color rojo es demostrativo de las más altas temperaturas. En esos sectores, la chapa soportó térmicas de 1.000 grados o más, alcanzando su punto de incandescencia.

Este color se da pues al llegar a esos tan elevados grados de calor, el material comienza a expandirse y su superficie se vuelve altamente porosa, razón por la cual el mismo líquido utilizado por los bomberos en el ataque al fuego (o un día a la intemperie si no hubo intervención de servidores públicos) serán suficientes como para oxidar la chapa.

Lo que mostrará esta, no es más que la oxidación acelerada del material.

Resultan estos sectores de suma importancia a los efectos de hallar el punto o los puntos de inicio del fuego, pues además, demuestran un lapso mayor exposición al fuego.

Otra lectura que debe realizarse al momento de practicar una pericia de un rodado calcinado, se trata del grado de daños que se observen sobre la diversa cantidad de elementos de plástico, goma, goma espuma, telas, cueros y otros que, por su la naturaleza de su constitución, resultan ser de muy fácil combustión, toda vez que su nivel de destrucción debe ser también coherente con la mecánica secuencial del proceso.

Finalmente es importante señalar también que, cuando se ha producido sobre un vehículo asperjamiento de sustancias acelerantes de la combustión como hidrocarburos o alcoholes, éstos al entrar en ignición van dejando una huella de goteo sobre la carrocería, por lo que son fácilmente identificables y permiten acreditar de manera inequívoca, una acción volitiva tendiente a provocar el daño.

El inicio del trabajo.

Toda pericia iniciará en el estudio de los elementos documentales del siniestro y, en este tipo de casos, tendrá una importancia rutilante conocer cómo se ha radicado la denuncia ante el asegurador.

Si se habla de un incendio de características intencionales en la denuncia (por ejemplo el caso de los vehículos que han aparecido incendiados en C.A.B.A. durante los últimos tres años, conocidos como los “ataques del quemacoches”) la pericia se limitará a establecer el grado de destrucción del automóvil de la misma manera en la que se trabaja para establecerlo en un siniestro de accidente con posible destrucción total.

Dentro de este campo de hipótesis, la investigación se orientará a determinar la posible o no participación del asegurado en la provocación del siniestro, no obstante no nos explayaremos sobre este particular habida cuenta que el objetivo del presente artículo es el de procurar que el investigador sepa distinguir cuando un siniestro denunciado como accidental es en realidad, intencional.

Dentro del campo de los incendios accidentales en

automotores y aunque por su diversidad no sería correcto encasillarlos, podemos definir algunos grupos:

- Accidentes eléctricos en la planta motriz.
- Accidentes eléctricos en el cableado del automóvil.
- Por filtración de combustible sobre el block del motor-
- Por ignición de los gases del combustible.
- Los producidos por contacto de una fuente de calor sobre las partes de fácil combustión del rodado.

Los accidentes eléctricos (mencionados en los dos primeros apartados anteriores) no requieren mucha explicación, pues se tratan de ígneos iniciados a partir del sobrecalentamiento del cableado o de las terminales eléctricas por fallas en ese sistema o bien, por contacto de cables con la carrocería.

En el caso de las filtraciones de combustible al block del motor, esta hipótesis resulta muy común en

vehículos preparados para ser propulsados a Gas Natural Comprimido en los que sus propietarios por desconocimiento de consecuencias, dan ignición a diario a gas en lugar de hacerlo primero a nafta y después pasar al combustible de explosión seca.

Ese accionar, por tratarse como dijimos, de generación de explosión seca produce un resecamiento y resquebrajamiento de las mangueras que llevan el combustible al motor.

Al reutilizar el automóvil con su combustible líquido este puede filtrar a través de las grietas de dichas mangueras y caer sobre el block del motor, el cual puede llegar a encontrarse a temperaturas de entre 400 y 500 gradientes.

Recordar que el punto de ignición de la nafta es de 456 grados centígrados (se llama punto de ignición o punto de inflamación de una materia combustible al conjunto de condiciones físicas -presión, temperatura- necesarias para que la sustancia empiece a arder y se mantenga la llama sin necesidad de añadir calor exterior)

En los fuegos iniciados a raíz de la ignición de los gases del tanque combustible, estos procesos comienzan cuando los gases del combustible entran en contacto con alguna fuente de calor (un cable del sistema eléctrico en corto haciendo masa con uno de los paneles traseros, por ejemplo).

Si la temperatura de ese sector alcanza o supera los 440 grados, los gases generados por el combustible líquido alcanzarán su punto de relámpago y comenzarán a arder. (Punto de relámpago -en inglés *flash point*-: Es aquél en que los gases producidos por el combustible empiezan a arder, pero si se retira la fuente de calor de ignición, se apagan de nuevo. La temperatura en ese punto suele ser unos 10 °C más baja que la de ignición)

Es importante en este caso, establecer si el tanque de combustible se encontraba o no completo pues si se da este último caso, estos gases no se generarán en la cantidad suficiente como para que se pueda arribar al punto relámpago.

El último de los casos se trata de una caída

accidental de una braza de cigarrillo o sobre alguno de los asientos del rodado o bien, sobre las alfombras.

Es para destacar que la braza del cigarrillo alcanza una temperatura de una braza de cigarrillo en reposo, alcanza los 700 grados centígrados y que el punto de ignición de los materiales del interior del habitáculo oscila entre los 310 a 445 gradientes.

El incendio accidental

Si el incendio se inició en el compartimiento del motor, el fuego habrá de recorrer un camino de adelante hacia atrás, mostrando los siguientes rastros en los diferentes sectores de la carrocería

SECTOR DEL FRENTE:

Decoloraciones:

- Rojo en sector inferior de la tapa del capot y en sectores interiores de los guardabarros delanteros y faldón. Los guardabarros también presentarán este color en la parte externa, fundamentalmente a la altura de los neumáticos
- Azul en parte superior y posterior del capot y en sectores traseros de guardabarros al borde de las puertas delanteras.
- Blanco en sector inferior de parantes delanteros

Otros vestigios:

- Desintegración de materiales de fácil combustión del motor (cableados, mangueras, plásticos).

- Derretimiento de parrilla y otros elementos plásticos
- Ausencia de neumáticos.
- Llantas. Si son comunes de chapa, rojo. Si están constituidas con otro tipo de aleación, presentarán color azul o blanco.

SECTOR DEL TECHO:

Decoloraciones:

- Dependerá si el interior del habitáculo se prendió fuego o no. En caso afirmativo, la decoloración interior del techo será roja en forma pareja, en tanto que la superficie tendrá una variación de matices blanco azulados. El techo, en caso de haberse incendiado el interior del auto, presentará además deformaciones estructurales.
- En caso de no haber entrado en fuego el interior del habitáculo, el sector exterior del techo mostrará una decoloración en degradé de adelante hacia atrás, hincando en azul, luego blanco y posteriormente chamuscado. Hacia el final del techo, podremos encontrar vestigios de la pintura original del automóvil.

SECTORES LATERALES:

Decoloraciones:

- Al igual que en caso del techo, las coloraciones de las puertas del vehículo dependerán de la condición en las que se hallaban al momento del fuego. Si se encontraban abiertas, las delanteras pueden alcanzar una mayor temperatura pues estarán más expuestas a los agentes térmicos producidos por el fuego en el sector delantero. En cambio, si se encuentran cerradas, las mayores temperaturas que se observarán, estarán como máximo en los 500 a 700 grados

SECTOR TRASERO:

Decoloraciones:

- Poca decoloración blanca. Sectores con pintura chamuscada. Sectores con vestigios de carbonización y restos de hollín

Otros vestigios:

- Los neumáticos pueden o no haber sufrido daños, no obstante permanecerán en el lugar al momento de la inspección.

SECTOR DEL HABITÁCULO:

Decoloraciones:

- Si el interior del habitáculo fue alcanzado por las llamas, este prácticamente habrá desaparecido, pues la mayoría de los elementos de este sector (en su mayoría, telas, plásticos, gomas, goma espuma) son de muy fácil combustión.
- Las chapas (interior techo, interiores de puertas, otros) presentarán una clara coloración rojiza.
- Si el interior del habitáculo no fue alcanzado por las llamas y sus afectaciones son por transferencia de temperaturas del exterior y del motor, se observará derretimiento de partes plásticas pero en general, podrá observarse que los componentes en su mayoría, estarán en el lugar.

Otros vestigios:

- Si hubo fuego, solamente se podrá hallar columna de dirección, partes metálica de pedales, estructura de acero de los asientos.
- Si no hubo fuego, elementos plásticos cercanos a zonas de calor, derretidos; restos de ahumamiento en telas/cueros de asientos y en los cristales

En los otros ejemplos vistos, las decoloraciones y características serán similares a las descritas anteriormente con la salvedad que, dependiendo la ubicación de foco primigenio, la decoloración irá variando de rojos (sector de inicio) a blancos (sector de escaso contacto con fuego) para terminar en simples marcas de hollín, chamuscado de pintura o directamente ausencia de daños (sectores más alejados a fuentes calóricas).

El Incendio Intencional

Todo incendio intencional, no respetará estos patrones de conducta del fuego. Se observarán varios sectores disímiles y distantes.

Así por ejemplo, se observarán decoloraciones rojizas sobre la tapa del capot y no en el interior de la misma, que presentará una decoloración azul y blanca (claro indicio que el fuego no inició en el interior, sino en el exterior).

Por otra parte, en todo incendio intencional de un vehículo es necesario para su ignición un generoso asperjamiento de alguna sustancia acelerante de la combustión, como alcoholes o hidrocarburos.

El rociado de estos elementos sobre la carrocería, suele dejar marcas de chorreado en un color diferente (en general, se caracterizan por ser rojizas con bordes azulados).

Corolario

Cualquier proceso ígneo estará siempre sujeto a características naturales y su desarrollo debe siempre resultar congruente en su punto de inicio y su posterior desarrollo.

Todo vestigio que escape a esa naturaleza intrínseca entre el fuego y los vestigios por éste dejados (testigos mudos), hará siempre presumir en principio una acción volitiva tendiente a provocarlo y así debe dejarse asentado en el informe que acompañará a la pericia.

En estos casos, el informe que se habrá de elaborar deberá contar con descripciones precisas y concretas del desarrollo del proceso y de las anormalidades observadas, acompañado siempre de profuso material fotográfico.

Téngase en cuenta finalmente que, en cuanto a las recomendaciones que deberán realizarse al asegurador en caso de estar en presencia de un posible incendio intencional (denunciado accidental), deberá contemplarse una declinación preventiva con sujeción a los principios del artículo 70 de la Ley 17.418, deberá recomendarse a la vez, el inicio de una investigación de corte penal a fin de que se determine o no la concurrencia del delito previsto en el artículo 174 inciso 1 del Código Penal de la Nación.

