

Elías Mantero, Martín Aparicio Howard Zuluaga y Alfredo Frigerio Manduré ↗

El seguro obligatorio de automotores (“SOA”) y su relación con la seguridad social como solución a la problemática de los accidentes de tránsito

O seguro obrigatório de automotores (“SOA”) e sua relação com a seguridade social como solução à problemática dos acidentes de trânsito

The compulsory motor vehicle insurance (“SOA”) and its connection with the social security as a remedy for traffic accidents

↗ Elías Mantero Mauri, Facultad de Derecho, Universidad de la República.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7985-947X>.

✉ emantero@amsabogados.com.uy

↗ Aparicio Howard, Facultad de Derecho, Universidad de la República.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4479-3148>.

✉ apariciohoward@gmail.com

↗ Alfredo Frigerio Manduré, Facultad de Derecho, Universidad de la República.
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5720-2899>.

✉ alfredofrigeriom@gmail.com

Resumen: *Con la aprobación de la Ley N°18.412, en el año 2008, Uruguay comenzó a contar con un seguro obligatorio de automotores con el objetivo de reparar los daños causados con la intervención de un vehículo automotor. Las víctimas pueden obtener una indemnización bajo el régimen del SOA (la que se encuentra limitada a un monto máximo legal) aun cuando los daños hubieran sido causados por su culpa y aun cuando en la causación del daño la intervención del vehículo sea totalmente pasiva. Más allá de que la Ley que crea el seguro obligatorio no determina en forma clara la naturaleza jurídica del mismo, del análisis de las disposiciones normativas y de la forma en que las mismas son aplicadas por la jurisprudencia se comprende que el seguro funciona en los hechos como un mecanismo de resarcimiento automático de ciertos daños (los extrapatrimoniales, según entiende la jurisprudencia) causados con la intervención de vehículos que opera en todos los casos (salvo el dolo de la víctima). Lo anterior determina que el SOA funcione en los he-*

chos como un mecanismo de seguridad social tendiente a otorgar un resarcimiento mínimo a todas las víctimas de daños causados con vehículos automotores.

Palabras clave: *seguro obligatorio, seguro de automotores, seguridad social, accidente de tránsito, vehículo, daños.*

Resumo: *Com a aprovação da Lei Nº18.412, no ano 2008, Uruguai começou a contar com um seguro obrigatório de automóveis com o objetivo de indenizar os danos causados com a intervenção de veículos automotores. As vítimas podem conseguir uma indenização sob o regime do SOA (que se encontra limitada a um monto máximo legal) ainda quando os danos tivessem sido causados pela sua culpa e ainda quando na causação do dano a intervenção do veículo for completamente passiva. Embora a Lei que regula o seguro obrigatório não determine claramente a natureza jurídica do seguro, da análise das disposições normativas e da forma na que os tribunais aplicam a Lei, é possível considerar que o seguro funciona como um mecanismo de indenização automática de certos danos (os extrapatrimoniais) causados com a intervenção de veículos que opera em todos os casos (salvo quando houver dolo da vítima). O anteriormente mencionado determina que o SOA seja de fato um mecanismo de seguridade social tendente a outorgar uma indenização mínima a todas as vítimas de danos causados com veículos automotores.*

Palavras-chave: *seguro obrigatório, seguro de automóveis, seguridade social, danos, accidentes de tránsito, vehículo.*

Abstract: *The enactment of Law No. 18.412, in the year 2008, was the beginning in Uruguay of a compulsory motor vehicle insurance to compensate damages caused by motor vehicles. Victims of traffic accidents are able to obtain a compensation for the damages caused by motor vehicles under the SOA regulations (which is limited to a legal maximum amount) even when the damages were caused by the negligence of the victims or when the damages were caused by a passive intervention of the motor vehicle. Although the Law does not clearly state the legal nature of the insurance, from the analysis of the legal provisions and the way the courts have enforced the SOA provisions, it may be stated that the SOA works as an automatic compensation insurance of certain damages (non-material damages) caused by motor vehicles in all cases (except when the damages are caused by the victim's willful conduct). All of the abovementioned determine that the SOA may be considered as a social security mechanism destined to grant minimum compensation to all victims of damages caused by motor vehicles.*

Key words: *compulsory insurance, motor vehicle insurance, social security, damages, traffic accidents, vehicles.*

Recibido: 30/06/2021

Aceptado: 01/10/2021

I. Introducción

Es un hecho no discutido que los accidentes causados por automotores son un problema que afecta en mayor o menor medida a toda la sociedad. El uso masivo de los automotores es fuente de una serie de riesgos con potencialidad para dañar en distintas formas a las personas y a sus bienes. La circulación en vehículos es una actividad peligrosa, tanto si se la considera desde la magnitud y gravedad de los daños que causa, como si se contempla la frecuencia estadística con que estos se verifican.

Pero, además, es un riesgo inevitable mientras se quiera continuar en la senda del progreso y desarrollo social y económico. La necesidad y la comodidad que conlleva el transporte automotor vuelve inviable prescindir de él, se trata de un “mal necesario” que la sociedad acepta y que es habilitado por el ordenamiento jurídico.

Existen, a su vez, una serie de factores que determinan que se trate de un riesgo en constante aumento. Cada año existen más automotores en circulación y cada vez tienen más velocidad y potencia.

Los accidentes causados por automotores dejan año a año un número sumamente elevado de víctimas. Ello se evidencia claramente en las estadísticas que existen tanto a nivel nacional como internacional.

En este sentido, según el Informe Anual de Siniestralidad Vial del año 2019, preparado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial, Sistema de Información Nacional de Tránsito (SINATRÁN), durante el año 2019 se registraron los siguientes datos¹:

- a) Total de siniestros de tránsito: 19.768.
- b) Total de lesionados en siniestros de tránsito: 25.114.
- c) Promedio diario de lesionados en siniestros de tránsito: 69.
- d) Muertos en siniestros de tránsito: 422.
- e) Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes): 12.

Por su parte, de acuerdo con el Primer Informe anual de gestión y estadística de siniestralidad vial para el año 2020, se registraron los siguientes datos²:

- a) Total de siniestros de tránsito: 17.562.
- b) Total de lesionados en siniestros de tránsito: 21.854.
- c) Promedio diario de lesionados en siniestros de tránsito: 60.
- d) Muertos en siniestros de tránsito: 391.
- e) Tasa de mortalidad (fallecidos/100.000 habitantes): 11,1.

Frente a este panorama ha sido imperioso encontrar un remedio dirigido a tutelar adecuadamente a las víctimas de los accidentes de automotores. Así, en lo que refiere a la reparación de los daños causados en este tipo de accidentes se pasó de un régimen general de responsabilidad civil con requisito de prueba de la culpa a un régimen de culpa presunta y, en algunos ordenamientos jurídicos, a prescindir directamente de la culpa como factor de atribución de responsabilidad, optándose por criterios objetivos³.

Sin embargo, en general, el agravamiento de la atribución de responsabilidad, de forma de facilitarle a la víctima la reparación del daño se ha revelado como un mecanismo insuficiente en la mayor parte del mundo, máxime si luego resulta que el ofensor no tiene la aptitud para soportar el daño que ha causado. En este sentido, parece claro que de nada sirve hacer responsable al causante del daño si posteriormente la víctima no tiene en los hechos la posibilidad de obtener la reparación del daño que ha sufrido o si la eventual reparación se obtiene únicamente luego de largos años de litigios (Stiglitz, 2016).

Asimismo, siendo que se trata de un problema social, en el cual no resulta relevante la diligencia que se emplee en la conducción de automotores (sino que estadísticamente los accidentes tienen lugar tanto en lugares donde los conductores actúan con mucha diligencia como en lugares en que sucede lo contrario), es que tampoco resulta apropiado cargar toda la responsabilidad sobre el ofensor. Distinta es la situación cuando hablamos de responsabilidad civil a raíz de accidentes de tránsito donde tiene plena vigencia la culpa y el ofensor debe responder por ella.

Ante esta situación, el instrumento al que la mayoría de los ordenamientos han recurrido es al instituto del seguro o a algún otro mecanismo lindante con la seguridad social como los fondos de indemnización⁴. En los casos en que se opta por un seguro, se da la peculiaridad de que no se trata de un seguro voluntario, sino obligatorio. En

el Uruguay, fue recién en el año 2008, con la aprobación de la Ley N.º 18.412 que se implementó el seguro obligatorio de automotores (sin perjuicio de que en virtud de la Ley N.º 18.491 su vigencia se prorrogó hasta el 19 de agosto de 2009).

II. La seguridad social

Como adelantamos en el apartado anterior (en lo relativo a los accidentes de tránsito) la vida en sociedad trae aparejada la exposición a ciertos riesgos que implican la posibilidad de que las personas sufran daños de diversa entidad. Estos daños pueden provenir de las más diversas actividades, tanto de situaciones en las que las personas participan voluntariamente o por placer, como de situaciones que no son atribuibles a la voluntad de las personas, pero sin importar su origen, esos daños o perjuicios presentan como rasgo común el generar un impacto en la situación patrimonial y emocional de las personas (Larrañaga Zeni, 2012).

La seguridad social aparece justamente como un mecanismo para hacer frente a los diferentes riesgos a los que se encuentran expuestas las personas a lo largo de su vida, no siendo concebida en forma específica para un único riesgo, sino que cuenta con una cierta vocación de generalidad, por ejemplo, para situaciones como: la jubilación (es decir, para cuando finaliza la vida laboral activa de las personas), para remediar las situaciones generadas por incapacidades físicas o mentales que impiden a las personas trabajar y obtener ingresos en forma normal durante su vida adulta, para enfrentar las consecuencias de ciertos accidentes o en general para situaciones que sean legalmente previstas y que determinen el pago de ciertas prestaciones en favor de quienes han sufrido algún tipo de perjuicio.

En línea con lo anterior, la seguridad social en general puede definirse como:

[U]n sistema de prestaciones en dinero y en especie, que tiene como objetivo incluir a toda la población (esté o no bajo una relación laboral dependiente) y brindar una cobertura adecuada a todos los riesgos o contingencias, a que están expuestas las personas a lo largo de su existencia (Larrañaga Zeni, 2012).

En similar sentido, se ha definido a la seguridad social como: “[L]a protección social organizada por la comunidad, de manera institucionalizada y jurisdicada, frente a las consecuencias dañosas que determinan ciertos acontecimientos en la vida de los individuos, preponderantemente, aunque no exclusivamente, desde el pun-

to de vista económico” (Grzetich Long, 2005); o aun en forma más general como: “programa de liberar a la sociedad, o sea, a los individuos de cualquier comunidad organizada, de las preocupaciones que los acompañan en la vida y el ordenamiento jurídico-administrativo que debe organizarse a tal fin” (Plá Rodríguez, 1999).

De las definiciones transcriptas anteriormente se aprecia que lo fundamental para considerar que un determinado tema pertenece a la seguridad social es que se trate de un mecanismo previsto en el ordenamiento jurídico y que tenga como objetivo compensar daños sufridos por ciertas personas en una determinada sociedad y que se deben principalmente a la exposición a riesgos que son socialmente aceptados.

No obstante lo anterior, no existe de por sí un único modelo de seguridad social, sino que los diferentes ordenamientos jurídicos podrán adoptar los sistemas que cubran los riesgos que entiendan necesarios o convenientes, o que en definitiva se encuentren a su alcance (de acuerdo con el desarrollo económico con el que cuente cada país), así como organizar dichos sistemas de forma diferente.

En Uruguay y más allá de no ser el objeto del presente trabajo, la seguridad social ha sido la respuesta que se ha encontrado para atender situaciones como el final de la vida activa laboral de las personas (ya sea a través del Banco de Previsión social o de alguna de las cajas de jubilaciones paraestatales), el desempleo temporal, licencias por maternidad, pago de prestaciones como asignaciones familiares, la incapacidad total o parcial de las personas que les impide trabajar, etc.

III. Los accidentes de tránsito como un problema a ser encarado desde la seguridad social

De acuerdo con lo anterior, en tanto la seguridad social tiene por objeto la protección de las personas frente a ciertos riesgos a los que se exponen por la vida en sociedad, la misma resulta a priori como una posible solución (al menos desde el punto de vista indemnizatorio) para fenómenos como los accidentes de trabajo⁵ o como en el caso objeto del presente trabajo, para abordar la problemática generada por los daños causados en accidentes de tránsito.

No debe perderse de vista que los accidentes de tránsito pueden tener lugar tanto en la utilización de vehículos para actividades comerciales o industriales, como en la realización de actividades de esparcimiento o de uso personal, siendo en general una consecuencia natural de la utilización de vehículos automotores de parte de las

personas que viven en sociedad. Claro está además que la sociedad acepta el uso de automóviles y por ende todos los sujetos están expuestos al riesgo de sufrir daños causados por automotores.

Sin perjuicio de lo anterior y más allá de tratarse de una actividad aceptada socialmente, los accidentes de tránsito presentan la particularidad de que, si bien todas las personas están expuestas a los riesgos inherentes a la utilización de automóviles (y más allá de que es estadísticamente probable sufrir daños como consecuencia de un accidente de tránsito), la realidad indica que no todos los sujetos sufren efectivamente daños causados por automóviles en su vida. Pero, aunque no todas las personas vayan a sufrir inexorablemente daños que sean causados por vehículos, el número de víctimas y la entidad de los daños que éstas padecen es lo suficientemente relevante como para que toda la sociedad se vea perjudicada por este tipo de daños (lo que se aprecia en los daños patrimoniales y extrapatrimoniales sufridos directamente por las víctimas, los daños sufridos por rebote por familiares, parejas y amigos, etc.).

Todo lo mencionado justifica que, en la mayoría de los ordenamientos jurídicos, el problema de los daños causados por accidentes de tránsito sea encarado por sistemas distintos al de la responsabilidad civil. En Uruguay, Gamarra al estudiar el fenómeno de los accidentes de tránsito consideró que se trataba de un problema que podía atenderse de diferentes formas, siendo que la responsabilidad civil era un instituto que se veía desbordado y que no aportaba soluciones adecuadas que contribuyeran a solucionar (al menos desde el punto de vista de las indemnizaciones) una problemática social que no se vislumbra como solucionable en el futuro cercano (Gamarra, 2019).

En este sentido, Gamarra señala que en general, la respuesta unívoca que dieron los distintos ordenamientos jurídicos a esta problemática es la de evolucionar de la responsabilidad civil por daños causados (lo que implica probar que efectivamente existe un sujeto civilmente responsable del daño) a sistemas de indemnización automática, los que han tomado diversas formas (entre seguros obligatorios y fondos de indemnización creados especialmente a tales efectos) (Gamarra, 2019).

Estas formas distintas de la responsabilidad civil son identificadas por el mencionado autor como conquistas de la seguridad social, la que desplaza a la responsabilidad civil al menos en lo que refiere a un marco mínimo de protección de las víctimas (sin que quede excluida por completo para obtener la reparación de daños no cubiertos por la indemnización recibida). Este tipo de sistemas de indemnización

automática a las víctimas (tanto si se trata de seguros como de fondos de indemnización) en general se diferencia de la responsabilidad civil, también en que las indemnizaciones se ofrecen inclusive en caso que los daños tengan su causa en el hecho de la propia víctima (con la excepción del dolo en el caso del SOA) o en otras causas que pueden considerarse extrañas tales como el hecho del tercero, la fuerza mayor, etc.

En definitiva, siendo la seguridad social un sistema que tiende a otorgar protección y/o reparación frente a riesgos sociales (tal como son los riesgos que provienen de los accidentes de tránsito) y siendo que en general tiende a otorgar al menos un grado de protección mínima, puede concluirse sin dificultad con Gamarra que, la seguridad social resulta un instrumento adecuado para lidiar con la problemática de los accidentes de tránsito y eliminar los problemas de otras soluciones alternativas.

IV. El SOA como un mecanismo de Seguridad Social

a. Consideraciones generales

Siendo que los accidentes de tránsito se proyectan como una problemática especialmente atendible por mecanismos de seguridad social, es justamente en este marco que es posible analizar la Ley N°18.412 que regula el sistema del SOA.

A primera vista, el SOA se presenta en el texto de la Ley como un seguro que resulta exigible a toda persona que utilice un vehículo en la vía pública, sin más. En todo caso, su particularidad estaría dada por tratarse de un seguro obligatorio, el que pasaría a integrar la no demasiado extensa lista de seguros obligatorios que existen en nuestro país. No obstante, esta primera apariencia del SOA no refleja exactamente su naturaleza jurídica, sino que para poder analizar la misma es necesario considerar en forma armónica su articulado (aspecto que resulta particularmente aclarado al analizar la forma en que la jurisprudencia aplica el SOA, tal como se verá en el apartado siguiente).

Es posible sostener que el SOA es más que un seguro común, que desborda los límites del Derecho de seguros, extremo que se pone de manifiesto en lo siguiente: (i) en primer lugar porque se encuentra regulado por una ley distinta a la ley N°19.678 que regula los contratos de seguros; y, (ii) por la forma en que se encuentra regulado, en tanto su ámbito de aplicación abarca situaciones que involucran aun accidentes en que intervienen vehículos no asegurados en forma previa.

Precisamente, el hecho que el SOA incluya en su ámbito de aplicación a situaciones en que intervienen vehículos que no se encontraban previamente asegurados constituye un extremo que acerca aún más a este seguro a la idea de la seguridad social. El art. 19 de la Ley cubre supuestos de daños en cuya causación intervienen: vehículos no identificados o vehículos carentes de seguros obligatorios. Lo anterior implica que el SOA funcione tanto en casos en que existe un seguro vigente (lo que determina que un sujeto propietario de un vehículo contrató un seguro y abonó el premio correspondiente como contraprestación a la aseguradora) y en casos en que no existe (lo que implica que aun cuando el titular del vehículo que interviene en la causación del daño no contrató el seguro ni pagó por ello, el seguro operará de igual forma). Estos casos en que aun en ausencia de seguro contratado el SOA igualmente resulta operativo demuestran que se trata de un sistema que puede catalogarse como de seguridad social o, en su defecto, muy cercano a la misma, en donde lo relevante no es otra cosa que otorgar indemnizaciones a cualquier persona que sufra un daño como consecuencia de una actividad riesgosa pero tolerada por la sociedad. Opera como una forma de socializar los daños, obligando a los propietarios de vehículos a contratar el seguro (lo que implica abonar sumas de dinero en concepto de premios a las aseguradoras) y obligando a las aseguradoras a pagar indemnizaciones inclusive en casos en que no existe un seguro contratado (es decir, cuando no perciben un premio por la contratación del seguro).

Debe recordarse además que, en una primera etapa, las coberturas especiales estaban a cargo de un Fondo de Indemnización nutrido de fondos públicos provenientes de multas (arts. 20 y 21) y, en una segunda etapa, la actualmente vigente, la cobertura la brindan las compañías aseguradoras determinadas por el BCU (hoy por la UNASEV) a través de un Centro de Distribución de Reclamos. Al finalizar cada ejercicio las empresas aseguradoras se hacen compensaciones, según lo establecido en el art. 22.

Es decir, la cobertura SOA es una protección organizada e institucionalizada por la comunidad, no es una corrección puntual de daños ocasionados por accidentes de tránsito.

b. Naturaleza jurídica del SOA

Más allá de la mención del art. 19 de la Ley que venimos de hacer, la naturaleza jurídica del SOA, tal como hemos adelantado, no puede definirse considerando un artículo específico del texto de la Ley, sino que es necesario analizar el contexto de todo su articulado. También es ineludible considerar a la jurisprudencia que aplica esas normas. Si bien los jueces han abordado en forma tangencial la cuestión, su

amplia mayoría sostiene que se trata de un seguro de daños o accidentes personales de indemnización automática. Ello ha sido sostenido expresamente por al menos los siguientes cinco tribunales de apelaciones de un total de siete: el TAC 2^o 6, el TAC 3^o 7, el TAC 4^o 8, el TAC 5^o 9 y el TAC 7^o 10.

En todos los casos mencionados se señala que el SOA no es un seguro de responsabilidad civil (idea sostenida por algún sector de la doctrina¹¹), sino que se trata de un seguro de daños o de accidentes personales. Esta posición tiene sólidos fundamentos tanto en los textos de la Ley como en la comparación de dichos textos con la teoría general del contrato de seguros y los conceptos de seguros de responsabilidad civil y de daños o accidentes personales habitualmente considerados tanto por la ley del contrato de seguros N°19.678, como por la doctrina y por la jurisprudencia.

Los fundamentos por los que el SOA es un seguro de daños o de indemnización automática son claros. Por un lado, se ha señalado un argumento irrefutable que permitiría negar la naturaleza de seguro de responsabilidad civil del SOA por sí solo y es que, en el SOA, no es necesaria la existencia de responsabilidad civil del asegurado o de algún sujeto conectado con el accidente (configurada de acuerdo con los requisitos previstos en el Código Civil). Ello es completamente irrelevante para que se active la obligación de indemnizar de parte de la aseguradora (en esta línea se han expresado el TAC 7^o 12, el TAC 2^o 13 y el TAC 4^o 14).

Resulta muy claro que para que un asegurador esté obligado a pagar una indemnización en un seguro de responsabilidad civil) el primer requisito ineludible y fundamental es que el asegurado hubiera visto comprometida su responsabilidad civil frente a un tercero¹⁵ (siendo que, cuando no hay responsabilidad civil, el seguro no se activa ni abona ningún tipo de indemnización).

Sin embargo, lo anterior no debe entenderse como que el SOA no funcione también como una protección del asegurado/tomador del seguro si éste es además el responsable civil del daño (en esta línea, por ejemplo, se han expresado el TAC 2^o 16 y el TAC 5^o 17). En este sentido, mientras que la regla es que, para conceder o no la indemnización no será relevante (nunca) que el asegurado sea efectivamente civilmente responsable del daño, por aplicación del principio indemnizatorio aplicable a todos los seguros de daños (regla que marca que, quien recibe una indemnización de un seguro no puede lucrar, sino que se trata de reparar daños causados, lo que impide luego cobrar otras sumas por el mismo concepto), la víctima no podrá obtener una indemnización doble por los mismos daños (Halperin y Barbato, 2001).

Siendo así, el beneficio que obtiene el asegurado/tomador es que, en caso de ser civilmente responsable del daño, su patrimonio no se verá afectado por el monto que sea abonado por la aseguradora a la víctima por concepto de SOA, siendo responsable únicamente por el exceso que pudiera corresponder (de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 24 de la Ley¹⁸).

Por otro lado, otro aspecto que diferencia al SOA de los seguros de responsabilidad civil en nuestro Derecho es que, en el SOA existe acción directa del tercero que resulta víctima de daños como consecuencia de un accidente de tránsito contra la aseguradora, para obtener la indemnización que le acuerda la Ley (así lo destacan, por ejemplo, el TAC 2^o ¹⁹ y el TAC 5^o ²⁰). Por el contrario, en el seguro de responsabilidad civil (tanto desde los desarrollos doctrinarios, como desde los textos de Derecho positivo que lo regulan), no existe acción directa de la víctima de los daños contra la aseguradora, lo que se regula expresamente en el art. 75 de la Ley N°19.678 ²¹.

A su vez, relacionado con lo anterior, el TAC 2^o ²² y el TAC 5^o ²³, citando doctrina en apoyo (Mariño López, 2012), han señalado que el SOA tiene un régimen distinto de excepciones que puede oponer el asegurador al que se le requiere el pago de la indemnización que el seguro de responsabilidad civil. En este sentido, en el SOA, el asegurador no podrá oponer a la víctima excepciones que tenga contra el asegurado, ya sea con base en el contrato de seguro o por hipótesis de caso fortuito o fuerza mayor, sino que solamente podrá exonerarse del pago si se verifica alguna de las causales de exclusión de cobertura previstas en el art. 6 de la Ley SOA que mencionamos en el apartado anterior.

Por el contrario, en un seguro de responsabilidad civil, el asegurador podría exonerarse del pago de la indemnización tanto oponiendo la excepción de falta de legitimación pasiva (la que surge del art. 75 de la Ley N°19.678), como frente a su asegurado esgrimando cualquier otra excepción que tenga origen en el contrato de seguro o en la normativa aplicable y que le permita no abonar una indemnización (lo que podría tener lugar por incumplimientos del asegurado con obligaciones o cargas previstas en el contrato de seguro o por la verificación de exclusiones pactadas convencionalmente entre el asegurador y el asegurado).

En definitiva, de todo lo anterior surge claramente que el SOA no es un seguro de responsabilidad civil, sino que se trata de un seguro de daños o accidentes personales que opera con independencia de que exista un sujeto civilmente responsable

del daño (carácter este que resulta definitorio). Justamente por lo anterior entendemos que, tal como ha sido puesto de manifiesto por la jurisprudencia, más que un seguro de responsabilidad civil, el SOA es un seguro de daños que propende a una justicia distributiva y que se funda en un principio de solidaridad (rasgo que el SOA tiene en común con la seguridad social), a diferencia de los seguros de responsabilidad civil, los que pertenecen al ámbito de la justicia correctiva en que se basa la responsabilidad común (tal como ha sido expresado en por el TAC 3º ²⁴ y por el TAC 7º ²⁵).

c. Breves consideraciones sobre el régimen Jurídico del SOA

c.1. Alcance de la cobertura del SOA

A los efectos de determinar los supuestos que se encuentran cubiertos por el SOA, es necesario atender al tenor de los artículos 1, 2, 3, 5 y 6 de la Ley. En el caso de los artículos 1, 2, 3 y 5 para precisar la cobertura propiamente dicha, mientras que en el caso del artículo 6 en lo que refiere a supuestos que normalmente quedarían alcanzados por la cobertura, pero que por determinadas razones puntuales se los excluye expresamente.

En concreto, lo que el SOA cubre es el accidente de tránsito que se verifica en los términos del artículo 2 de la Ley, el que dispone que “todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aún en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor” y que se verifica con la intervención de un vehículo automotor o acoplado remolcado, siempre que no se trate de los automotores excluidos por el artículo 3 ²⁶. Por su parte, la definición de vehículo automotor y de acoplado debe complementarse con lo dispuesto por el Decreto N°381/009 reglamentario de la Ley que dispone que debe entenderse por vehículo automotor “todo artefacto autopropulsado de libre operación y que circule por la vía pública, con el alcance del artículo 4º de la Ley N° 18.191, de 14 de noviembre de 2007”; y por acoplado “todo artefacto que no cuente con propulsión propia que circule por una vía pública remolcado por un vehículo automotor”. En todos los casos, para que queden comprendidos en el ámbito de aplicación del SOA es necesario que tanto los vehículos como los acoplados se encuentren en la vía pública.

Por su parte, a los vehículos automotores y acoplados remolcados hay que agregar también a los siniestros “causados por partes desprendidas del vehículo o por las cosas transportadas en él o por él”, según lo establece el artículo 5 de la Ley.

Cabe destacar que la jurisprudencia se ha pronunciado sobre el alcance de la cobertura en múltiples ocasiones, en general adoptando una posición muy amplia, lo que confirma el carácter de seguro social que se le atribuye al SOA.

En particular, se ha considerado que el alcance de la cobertura del SOA debe definirse de acuerdo con lo siguiente:

(i) La expresión “accidente causado” que utiliza el artículo 1 de la ley debe interpretarse como abarcando hipótesis en que los vehículos intervienen tanto en forma activa como en forma pasiva (es decir, el caso de vehículos que se encuentran detenidos o estacionados, aun correctamente), lo que ha sido señalado en forma conteste por todos los Tribunales de Apelaciones²⁷. La conclusión general que se deriva de estos fallos es que la exigencia de la “causación” del art. 1º no refiere al nexo causal como elemento constitutivo de la responsabilidad civil, bastando la mera intervención o participación de un vehículo para que se active el derecho a indemnización. Ello se basa en que la Ley hace operativo el seguro aún en casos donde no existe jurídicamente relación causal por existir causa extraña (fuerza mayor, caso fortuito, hecho del tercero o hecho, no doloso, de la víctima; arts. 2, 6 lit. E y15)

(ii) Lo anterior incluye también el caso de impactos contra zorras estacionadas que no estén acopladas a un camión al momento del accidente, tal como surge de la sentencia N° SEF 0005-000178/2014 del TAC 2º.

(iii) Las disposiciones del SOA también fueron de aplicación en accidentes que involucraron la utilización de maquinaria vial en la vía pública²⁸.

(iv) Finalmente, también se considera comprendido en el SOA el caso de daños causados por cosas que eran transportadas en vehículos y cayeron a la vía pública, sin importar el motivo de la caída del objeto, ni el tiempo transcurrido entre la caída y la colisión²⁹.

c.2. Exclusiones de cobertura

La cobertura mencionada en el apartado anterior, se encuentra limitada por las causales de exclusión que aparecen en forma taxativa en el artículo 6 de la Ley N°18.412 y que consisten en supuestos en los que el asegurador se encuentra liberado legalmente de abonar la indemnización prevista en el SOA.

El efecto de que se verifique cualquiera de las exclusiones de cobertura previstas en el artículo 6 de la Ley es que el asegurador se libera de la obligación de indemnizar, sin importar que efectivamente se hubiera causado un daño con intervención de un vehículo, el que de otra forma sería indemnizable bajo el régimen de SOA.

Las exclusiones legalmente previstas para el régimen de SOA son las siguientes:

(i) Los daños causados al propietario del vehículo, tomador del seguro, conductor, así como sus respectivos cónyuges o concubinos, sus ascendientes y descendientes por consanguinidad, afinidad o adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado respecto del seguro del vehículo en que se encuentran (Literal A del artículo 6);

(ii) Los daños causados a dependientes del propietario, tomador del seguro o conductor del vehículo, siempre que cuenten con otra cobertura de seguro (Literal B del artículo 6);

(iii) Los daños causados a personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro (Literal C del artículo 6);

(iv) Los daños causados a ocupantes de vehículos hurtados, salvo que desconocieran tal extremo o no estuvieran en el vehículo por su propia voluntad (Literal D del artículo 6); y

(v) Los daños causados a la víctima o sus causahabientes cuando hubiere mediado dolo de su parte en la producción de las lesiones o la muerte (Literal E del artículo 6).

En la práctica, la aplicación de la Ley solamente ha traído dificultades en lo que refiere a la exclusión prevista en el Literal E) del artículo 6, es decir el dolo de la víctima o de sus causahabientes en la producción de las lesiones, lo que ha dado lugar a diferentes posiciones doctrinarias y corrientes jurisprudenciales que admiten una mayor o menor amplitud de la causal de exclusión, lo que deriva en el amparo de un número menor o mayor de casos respectivamente.

Las dificultades mencionadas y las diferentes concepciones sobre el alcance que debe darse al artículo 6 de la Ley parten de la falta de definición legal de lo que debe entenderse por dolo a los efectos del SOA. En este sentido, se han planteado en

la realidad jurisprudencial al menos dos posiciones tendientes a determinar el concepto de dolo: (i) una que sostiene que el dolo debe interpretarse de acuerdo con lo establecido por el art. 1319 del Código Civil únicamente (la posición más restrictiva en cuanto a lo que verifica la exclusión); y, (ii) otra que sostiene que en el sistema del SOA la interpretación debe realizarse tomando en cuenta tanto las normas del Código Civil como el art. 18 del Código Penal (la posición más amplia en cuanto a la posibilidad de verificarse la exclusión).

La posición restrictiva entiende que el dolo a los efectos del SOA debe ser interpretado únicamente como “intención”, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1319 del Código Civil (en donde se hace referencia a la “intención de dañar”). Esta posición ha sido sostenida por el TAC 6^o ³⁰, por el TAC 3^o ³¹ y por el TAC 2^o ³². Los tribunales han fundamentado la posición, sustancialmente con los siguientes argumentos:

(i) Lo relevante para considerar si operó o no la exclusión está en determinar si existió intencionalidad de la víctima de provocarse las lesiones o la muerte, siendo inaplicable la figura del dolo eventual por no estar específicamente prevista para el SOA, así como por ser un concepto de Derecho Penal y no del Derecho Civil;

(ii) Debido a los supuestos fines universales de la cobertura del SOA, las limitaciones y exclusiones a su aplicación deben ser interpretadas en forma estricta.

(iii) En tanto el SOA se funda en un sistema de justicia distributiva (por oposición a la justicia correctiva que sirve de base a la responsabilidad civil común), la verificación del dolo debe ser de interpretación restrictiva.

(iv) El dolo como causal de exclusión debe ser el mismo previsto en los contratos de seguros en general como causal de exclusión.

Por su parte, la posición amplia sostiene que la noción de dolo a los efectos del SOA abarca tanto el dolo entendido como intención de provocarse las lesiones o la muerte, como los tipos de dolo previstos por el art. 18 del Código Penal, lo que incluye además el dolo eventual. En este sentido, el TAC 5^o ³³ siguiendo la posición previamente expresada por Carnelli ha señalado que: “en nuestro régimen de Derecho Positivo, la definición de culpa y dolo resulta no solamente del art. 1319 del Código Civil (intención o no de dañar) sino también del art. 18 del Código Penal, según el cual “el resultado que no se quiso, pero que se previó, se considera intencional” y por tanto doloso, porque la intención se ajusta al resultado dañoso previsible”. La misma posición es sostenida con

similares fundamentos por el TAC 1º³⁴ y por el TAC 4º³⁵.

Respecto de este tema, debe tenerse presente que más allá de que los fines del SOA sean los de otorgar una cobertura universal frente a daños causados con intervención de vehículos, no puede haber sido objetivo del legislador (y si lo fue, debió establecerse en forma clara) el de amparar situaciones de personas que con su conducta verifican el riesgo que el SOA está intentando evitar.

c.3. Beneficiarios del SOA

En general, puede sostenerse que el beneficiario del SOA es cualquier persona que haya experimentado daños como consecuencia de la intervención de un vehículo automotor o acoplado remolcado, siempre y cuando no se hubiera verificado alguna de las causales de exclusión legalmente previstas.

La particularidad más grande que presenta la Ley en este punto es que denomina al beneficiario como “tercero”, lo que marca que es un sujeto extraño al contrato de seguro que se otorga entre el tomador y la empresa aseguradora.

Por otro lado, el régimen de SOA contempla también a los causahabientes del lesionado fallecido como sujetos que pueden eventualmente percibir la indemnización que concede el SOA en caso de muerte de la víctima directa.

c.4. Daños resarcibles

En tanto según fue mencionado anteriormente, el SOA constituye un seguro de tipo social que puede considerarse muy cercano a la seguridad social, reviste una gran importancia analizar cuál es efectivamente la protección que brinda frente a los daños que pretende cubrir. En este sentido, los daños resarcibles a los efectos del SOA están doblemente limitados según lo que se explica a continuación.

Los daños resarcibles de acuerdo con el artículo 2 de la Ley son aquellos que constituyan “un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aún en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor”. En este punto y más allá de que la categoría daño personal no se encuentra expresamente definida en nuestro Derecho, existe actualmente un acuerdo en doctrina³⁶ y jurisprudencia en que los daños resarcibles a los efectos de la Ley SOA son únicamente los daños extrapatrimoniales (esencialmente el daño moral) y no otros de carácter patrimonial.

Por otro lado, el artículo 8³⁷ de la Ley determina la restante limitación e implica que el monto máximo de cobertura por vehículo asegurado y por accidente es de 250.000 Unidades Indexadas, monto que no puede excederse en ningún caso.

El otro punto relevante relativo a los daños resarcibles es la forma en que se determina el monto que les corresponde a las víctimas sobre el total de la indemnización posible, ya que no en todos los casos se concede el monto máximo de la indemnización. En este sentido, debe tenerse presente que el monto a pagarse como indemnización a las víctimas se determina tomando en cuenta los parámetros y porcentajes predeterminados en el baremo aprobado por el artículo 7 del Decreto N°381/009, el que se estructura considerando las distintas secuelas psicofísicas que puede haber experimentado la víctima. No obstante, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 8 de la Ley, en caso de muerte o de incapacidad total, se tendrá derecho a cobrar el 100% de la indemnización (lo que ha sido confirmado por jurisprudencia, por ejemplo, por el TAC 2^o 38, por el TAC 3^o39 y por el TAC 6^o 40).

Finalmente, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 24 de la Ley SOA ⁴¹, lo percibido por las víctimas por concepto de SOA debe descontarse de las sumas reclamadas por indemnizaciones de mayor cuantía que cubran los mismos daños.

c.5. Coberturas especiales

En apartados anteriores fue mencionado que una muestra de que el SOA es una figura que pertenece a la seguridad social o que se encuentra muy próximo a ella es justamente el sistema denominado de “coberturas especiales”. En el art. 19 de la Ley se prevé que el SOA resulta operativo inclusive en casos en que no existe un seguro efectivamente contratado, lo que marca la clara finalidad del SOA de proteger a las víctimas de accidentes de tránsito, sin distinción.

La forma en que la Ley lleva a cabo lo anterior es mediante el establecimiento de un sistema que denomina de “coberturas especiales” que permite indemnizar inclusive a las víctimas de daños que se causen con intervención de vehículos aun en los siguientes supuestos:

- (i) Daños causados con vehículos no identificados;
- (ii) Daños causados con vehículos carentes de seguro obligatorio; y
- (iii) Daños causados con vehículos hurtados u obtenidos con violencia

Todos los casos mencionados tienen en común el hecho de que no existe un contrato de seguro vigente e identificable que determine un asegurador obligado que hubiera recibido una contraprestación (por concepto del premio del seguro) y que por ello deba abonar una indemnización. Por el contrario, en estos casos igualmente el sistema obliga a que una aseguradora seleccionada por la Unidad Nacional de Seguridad Vial quede obligada a abonar la indemnización que corresponda a las víctimas.

A nivel jurisprudencial, respecto del supuesto del vehículo carente de seguro obligatorio, ante un accidente de tránsito causado por un vehículo extranjero, el TAC 4° consideró que aun cuando el vehículo tenga un seguro contratado en el exterior, si la aseguradora extranjera no tiene representante o convenio con una aseguradora en Uruguay, la situación se asemeja a la de un vehículo que no tiene seguro⁴².

V. Conclusiones

A modo de conclusión y siguiendo la línea de las ideas expuestas en el presente trabajo, se concluye que:

1. Sea que se considere que el SOA es un mecanismo que integra o no la seguridad social (al menos en una concepción amplia de esta), de lo que no pueden quedar dudas es que tanto desde los textos aplicables como de la forma en que estos son aplicados por nuestra jurisprudencia, el SOA funciona como un seguro social, que resulta útil a su vez a “una clara función social” (Piedecasas, 2010) de otorgar una cobertura mínima a cada víctima de daños causados con intervención de un vehículo automotor.

2. Asimismo, más allá de que pueda discutirse que el SOA sea al día de hoy un mecanismo de seguridad social puro, su organización como seguro obligatorio demuestra que el legislador consideró que era de utilidad para la atención de problemáticas colectivas de la sociedad. Esto es así ya que el seguro obligatorio es un mecanismo utilizado ampliamente con fines de atender problemáticas sociales de este tipo, especialmente cuando se proyectan para mitigar daños de actividades socialmente toleradas (Jaramillo, 2013).

3. Tal como se desprende de los conceptos analizados en los apartados anteriores, la aplicación jurisprudencial de la Ley de SOA contribuye a sostener que el SOA opera excediendo los límites habituales de un contrato de seguro, ya que en general, todos los tribunales interpretan las disposiciones de la Ley en forma amplia

y con un marcado acento en favorecer a las víctimas, lo que refuerza su carácter de seguro social. En este sentido, tanto el seguro social como la seguridad social propiamente dicha (si es que se entienden como categorías distintas) están destinados a atender finalidades públicas de justicia distributiva (Barros Bourie, 2015).

4. No obstante, es posible señalar que, si el SOA hubiera querido ser un mecanismo de seguridad social propiamente dicho, podría haber tomado también otros caminos como la creación de un fondo de indemnización en el que aporten todos los sujetos (por ejemplo, mediante la creación de un impuesto específico), lo que hubiese podido justificarse en el entendido que es toda la sociedad la que se beneficiaría con dicho mecanismo. De hecho, durante los primeros tres años de vigencia del SOA operó lo que se denominó “Fondo de Indemnización” para cubrir casos de las denominadas “coberturas especiales”. Este fondo era administrado por la Unidad Nacional de Seguridad Vial y se integraba con recursos presupuestables del Estado y con el producido de la aplicación de multas por incumplimiento en contratar el seguro obligatorio. Sin embargo, a partir del tercer año de vigencia del SOA, son las aseguradoras las que deben encargarse de cubrir los casos de “coberturas especiales” aunque no exista un seguro vigente y sin perjuicio de las eventuales acciones que puedan tomar para recuperar lo pagado de los sujetos civilmente responsables del daño (art. 16 de la Ley).

5. En definitiva, entendemos que el SOA bien puede considerarse como un seguro obligatorio de tipo social (es decir que tiene como objetivo atender una finalidad pública de reparar ciertos daños) o como un mecanismo de seguridad social en sentido amplio, en atención a su finalidad y a la aplicación que en los hechos realiza nuestra jurisprudencia de las normas que lo regulan.

Bibliografía citada

- BARROS BOURIE, E., (2015), *Tratado de Responsabilidad Extracontractual*, Editorial Jurídica de Chile, Chile.
- CARNELLI, Santiago, (2014), “El dolo eventual en la responsabilidad por daños causados por automotores”, *Anuario de Derecho Civil Uruguayo*, T. 45, FCU, Montevideo, 2014, págs. 1011 – 1014.
- FLEITAS, J. P. – DE SOUZA RUFF, C. - MÉNDEZ, Á., SIGNORINO, A., (2009), “Ley de Seguro Obligatorio para automotores: Ley no. 18.412 de 17/11/2008”, *Revista de Derecho de Seguros: Jurisprudencia y Doctrina*, Número 4 (oct. 2009), págs. 169 – 189.
- GAMARRA, J., (2019), *Tratado de Derecho Civil Uruguayo*, T. XXII, 4ª. ed., FCU, Montevideo.
- GRZETICH LONG, A. (2005), *Derecho de la Seguridad Social. Parte General.*, Vol. 1, 2ª Edición, FCU, Montevideo, 2005.
- HALPERIN, I. y BARBATO, N. H. (2003), *Seguros. Exposición crítica de las Leyes 17.418, 20.091 y 22.400*, 3ª Edición, Lexis Nexis Depalma, Buenos Aires.
- JARAMILLO, C., (2013), *Derecho de Seguros*, Tomo IV, Temis, Bogotá.
- LARRAÑAGA ZENI, N. (2012), *La Seguridad Social Uruguaya*, AMF, Montevideo.
- LENS, Hugo - RABOSTO, Antonio, “El seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños corporales (SOA): reflexiones sobre la ley 18.412”, *Tribuna del Abogado*, Número 174 (ago.-set. 2011), págs. 18 – 22.
- MARIÑO LÓPEZ, A., (2012), “El tercero beneficiario en el Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA)”, *Revista Crítica de Derecho Privado*, Número 9 págs. 453 – 471.
- MARTÍNEZ MERCADAL, J. J. - MENDIVE DUBOURDIEU, A., (2014), “La judicialización del seguro obligatorio del automotor”, *Anuario de Derecho Civil Uruguayo*, T. 45, FCU, Montevideo, 2014, págs. 1015 – 1030.

PIEDECASAS, M. A. (2010), *Seguro Obligatorio Automotor*, ed. Rubinzal – Culzoni, Santa Fe.

PLÁ RODRÍGUEZ, A., (1999), *Estudios de la Seguridad Social*, FCU, Montevideo.

STIGLITZ, R. S. y STIGLITZ, G. A., (2016), *Derecho de Seguros*, Tomo IV, 6ta Edición, Thomson Reuters La Ley, Buenos Aires.

VAN DAM, C. (2013), *European Tort Law*, Second edition, Oxford University Press.

Bibliografía consultada (no citada)

ALONSO SOTO, Ricardo, (2000), “Responsabilidad civil y seguro”, *Anuario de la Facultad de Derecho de la Universidad Autónoma de Madrid*, N.º 4, 2000.

BADILLO ARIAS, J. A. – REGLERO CAMPOS, L. (2018), Fernando, *Accidentes de Circulación. Responsabilidad civil y Seguro*, ed. Aranzadi, Pamplona.

DIEZ-PICAZO, L. (1999), *Derecho de Daños*, Civitas, Madrid, España.

MENEZES CORDEIRO, A., (2013), *Direito dos Seguros*, Almedina, Lisboa, Portugal.

PIZARRO, R.D. y VALLESPINOS, C.G., (2017), *Tratado de Responsabilidad Civil*, Tomo I, Rubinzal-Culzoni, Santa Fe, Argentina.

ROSSETTI, M. (2012), *Il Diritto Delle Assicurazioni*, Volume III, CEDAM, Milano, Italia.

SALVO, N., (2009), “Seguro obligatorio contra terceros. Ley no. 18.412”, *Tribuna del Abogado*, Número 162 (abr.-mayo 2009), págs. 21 – 23.

SZAFIR, D., (2013), *Accidentes de tránsito*, FCU, Montevideo.

VENTURINI CAMEJO, B., (2011) “Hacia la objetivización de la responsabilidad civil en materia de accidentes de tránsito: Incidencia de la normativa sobre seguro obligatorio y relaciones de consumo”, *Anuario de Derecho Civil Uruguayo*, T. 42, FCU, Montevideo.

Jurisprudencia mencionada ⁴³

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1º Turno. Sentencia definitiva n° 118/2020, 24 junio 2020. Venturini Camejo, D. B. (Redactor), Macció Ambrosioni, T., Gómez Haedo Alonso, M. (Firmantes), Salvo López de Alda, N. (Discorde).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1º Turno. Sentencia definitiva n° 117/2020, 24 junio 2020. Venturini Camejo, D. B. (Redactor), Macció Ambrosioni, T., Cabrera Costa, M. C. (Firmantes), Salvo López de Alda, N. (Discorde).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1º Turno. Sentencia definitiva n° 75/2018, 2 mayo 2018. Macció Ambrosioni, T. (Redactor), Venturini Camejo, D. B., Operti Gallo, L. (Firmantes), Salvo López de Alda, N. (Discorde).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1º Turno. Sentencia definitiva n° 106/2017, 13 setiembre 2017. Macció Ambrosioni, T. (Redactor), Venturini Camejo, D. B., Salvo López de Alda, N. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva n° 58/2020, 19 mayo 2020. França Nebot, A. J. (Redactor), Hernández Sánchez, P. E., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva n° 237/2019, 27 noviembre 2019. Pérez Brignani, J. (Redactor), França Nebot, A. J., Hernández Sánchez, P. E. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva n° 143/2019, 31 julio 2019. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), França Nebot, A. J., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva n° 159/2017, 5 abril 2017. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), França Nebot, A. J., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva n° 38/2017, 5 abril 2017. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), França Nebot, A. J., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva nº 0005-000051/2016, 27 abril 2016. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), França Nebot, A. J., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva nº 90/2016, 20 julio 2016. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), Sosa Aguirre, G. F. Sosa Aguirre, G. F., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia definitiva nº SEF 0005-000178/2014, 24 setiembre 2014. Sosa Aguirre, G. F. (Redactor), França Nebot, A. J., Pérez Brignani, J. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 2º Turno. Sentencia interlocutoria nº SEI 0005-000092/2014, 10 setiembre 2014. Pérez Brignani, J. (Redactor), França Nebot, A. J., Sosa Aguirre, G. F. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno. Sentencia definitiva nº 53/2020, 10 agosto 2018. Operti Gallo, L. (Redactor), Kelland Torres, C. G., Schroeder Rius, M. C. (Firmantes), Ettlin Guazzo, E. M. Pérez Brignani, J. (Discordes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno. Sentencia definitiva nº 224/2018, 19 diciembre 2018. Operti Gallo, L. (Redactor), Kelland Torres, C. G., Alonso Flumini, M. C. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno. Sentencia definitiva nº 153/2018, 21 agosto 2018. Kelland Torres, C. G. (Redactor), Operti Gallo, L., Alonso Flumini, M. C. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 3º Turno. Sentencia definitiva nº 146/2018, 20 agosto 2018. Operti Gallo, L. (Redactor), Kelland Torres, C. G., Alonso Flumini, M. C. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno. Sentencia definitiva nº 225/2020, 25 noviembre 2020. López Montemurro, G. (Redactor), Maggi Silva, A. M., Besio Barreto, M.A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno. Sentencia definitiva nº

130/2020, 4 agosto 2020. López Montemurro, G. (Redactor), Maggi Silva, A. M., Besio Barreto, M. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno. Sentencia definitiva nº 141/2018, 26 setiembre 2018. Pereyra Sander, G. I. (Redactor), Maggi Silva, A. M., Besio Barreto, M. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 4º Turno. Sentencia definitiva nº SEF-0009-000089/2015, 17 junio 2015. Gatti Santana, G. S. (Redactor), Turell Araquistain, E. J., Maggi Silva, A. M. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5º Turno. Sentencia definitiva nº 6/2017, 13 febrero 2017. Simón Olivera, L. M. (Redactor), Gradín Romero, M. E., Fiorentino Ferreiro, B. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5º Turno. Sentencia interlocutoria nº i39/2016, 20 abril 2016. Simón Olivera, L. M. (Redactor), Gradín Romero, M. E., Fiorentino Ferreiro, B. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 5º Turno. Sentencia definitiva nº SEF0004-0000138/2013, 6 marzo 2013. Simón Olivera, L. M. (Redactor), Gradín Romero, M. E., Fiorentino Ferreiro, B. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6º Turno. Sentencia definitiva nº 66/2018, 9 mayo 2018. Gómez Haedo Alonso, M. (Redactor), Alves de Simas Grimón, M. E., Klett Fernández, S. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6º Turno. Sentencia definitiva nº 6/2018, 19 febrero 2018. Alves de Simas Grimón, M. E. (Redactor), Gómez Haedo Alonso, M., Klett Fernández, S. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 6º Turno. Sentencia definitiva nº N°SEF-0006-000121/2015, 11 noviembre 2015. Gómez Haedo Alonso, M. (Redactor), Alves de Simas Grimón, M. E., Klett Fernández, S. A. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7º Turno. Sentencia definitiva nº0008-000082/2015, 6 mayo 2015. Cabrera Costa, M.C. (Redactor), Gradín Romero, M. E., Alonso Flumini, M. C. (Firmantes), Ettlín Guazzo, E. M., Couto Vilar, M. A. (Discordes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7º Turno. Sentencia definitiva n° SEF 0008-000178/2014, 1 diciembre 2014. Couto Vilar, M. A. (Redactor), Cabrera Costa, M. C., Ettlín Guazzo, E. M. (Firmantes).

Uruguay. Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 7º Turno. Sentencia definitiva n° SEF 0008-000144/2014, 15 octubre 2014. Couto Vilar, M. A. (Redactor), Gatti Santana, G. S., Ettlín Guazzo, E. M. (Firmantes).

Normas⁴⁴

Uruguay. Ley n.º 19.678, *Aprobación de modificaciones en el marco legal del mercado de seguros*. Diario Oficial, 8 noviembre 2018.

Uruguay. Ley n.º 18.412, *Seguro obligatorio de automotores (SOA) por accidentes que causen daños a terceros*. Diario Oficial, 24 noviembre 2008.

Uruguay. Ley n.º 18.491, *Seguro obligatorio de automotores por accidentes que causen daños a terceros. Prórroga*. Diario Oficial, 8 junio 2009.

Uruguay. Ley n.º 16.074, *Regulación de los seguros sobre accidentes de trabajo y enfermedades profesionales*. Diario Oficial, 17 enero 1990.

Uruguay. Decreto n.º 381/009, *Reglamentación de la ley n.º 18.412 sobre seguro obligatorio de automotores por accidentes que causen daños a terceros*. Diario Oficial, 31 agosto 2009.

Notas

¹ Datos tomados de: <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas/2020-primer-informe-anual-gestion-estadistica-siniestralidad-vial>

² Datos tomados de: <https://www.gub.uy/unidad-nacional-seguridad-vial/datos-y-estadisticas/estadisticas/2020-primer-informe-anual-gestion-estadistica-siniestralidad-vial>

³ En Francia, desde la aprobación de la Loi Badinter (Ley N° 85-677 de 5 de julio de 1985), existe un régimen de responsabilidad objetiva por accidentes de tránsito. En este ordenamiento, la víctima de un accidente de tránsito tiene derecho a una compensación contra el conductor y el guardián (gardien) por el solo hecho de que un vehículo

automotor haya intervenido en el accidente (implication du véhicule). El guardián o el conductor del vehículo solo se pueden exonerar de responsabilidad acreditando el dolo o la culpa inexcusable de la víctima, pero no por fuerza mayor o hecho de un tercero. Incluso, existe una categoría llamada víctimas superprivilegiadas (les victimes superprivilégiées) respecto de las cuales no es posible alegar dolo o culpa inexcusable. Se trata de personas menores de 16 años, personas mayores de 70 años y personas con un grado de discapacidad superior al 80%. De forma similar, en Alemania, desde la entrada en vigor de la Ley de tráfico por carreteras (Straßenverkehrsgesetz) en el año 1909, la responsabilidad es de naturaleza objetiva. En dicho país, el guardián (halter) de un automotor es responsable en forma objetiva de los daños causados por el riesgo de su operación, salvo que pueda probar una causa externa. El guardián del vehículo puede invocar la culpa de la víctima para reducir el monto de la indemnización, pero esta defensa no puede ser alegada contra niños menores de 10 años (esto último es consecuencia de medidas legislativas introducidas en el año 2002 para proteger a esta clase de víctimas). En cambio, en Inglaterra, la responsabilidad por accidentes de tránsito es subjetiva. Aunque, en los hechos, debido al alto estándar con el que mide la diligencia de los conductores de vehículos automotores, la responsabilidad funciona más bien como un régimen objetivo (VAN DAM, 2013)

⁴ El caso habitualmente citado es el de Nueva Zelanda, donde en el año 1972, por la Ley de Compensación de Accidentes, se estableció una cobertura frente a daños personales (personal injury) sufridos en dicho país a causa de un accidente. Al respecto, GAMARRA señaló que: “Este régimen tiene características únicas, porque se trata de una solución global, que comprende a todas las víctimas que sufren daño corporal debido a un accidente y consagra un tratamiento igualitario sobre la base de un seguro nacional, único y general. La indemnización es automática y desplaza a la responsabilidad, que prácticamente resulta remplazada por la Seguridad Sociales” (GAMARRA, 2019).

⁵ Más allá de alguna opinión en contrario como la expresada por Larrañaga Zeni (pág. 178) quien entiende que el seguro de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Ley N°16.074 no es en Uruguay un mecanismo de seguridad social propiamente dicho (a diferencia de lo que sucede en otros países), sino que se trataría de un seguro mercantil obligatorio.

⁶ Por ejemplo, en sentencias: N°SEI 0005-000092/2014, N°0005-000051/2016, N°38/2017 y N°58/2020.

⁷ Por ejemplo, en sentencias N°146/2018 y N°53/2020.

⁸ Por ejemplo, en sentencia N°130/2020.

⁹ Por ejemplo, en sentencia N°i39/2016.

¹⁰ Por ejemplo, en sentencias N° SEF 0008-000144/2014, N° SEF 0008-000178/2014 y N°0008-000082/2015.

¹¹ Por ejemplo, por Fleitas, De Souza, Méndez y Signorino en la Revista de Derecho de Seguros; y Martínez Mercadal y Mendive en “La judicialización del Seguro Obligatorio Automotor”.

¹² Sentencia N°0008-000082/2015.

¹³ Sentencia N°58/2020.

¹⁴ Sentencia N°130/2020.

¹⁵ Al menos como este seguro fue concebido por el legislador en Uruguay, lo que surge del art. 74 de la Ley N°19.678 (Ley que regula al contrato de seguro en general y varios tipos de seguros en especial), el que define al seguro de responsabilidad civil de la siguiente manera: “Por el seguro de responsabilidad civil el asegurador se obliga, dentro de los límites convenidos en la póliza o fijados por la ley, a resarcir al asegurado de las sumas que debe pagar a terceros como civilmente responsable por los daños y perjuicios causados por un hecho previsto en el contrato...”.

¹⁶ Sentencias N°0005-000051/2016 y N°38/2017.

¹⁷ Sentencia N°i39/2016.

¹⁸ Art. 24 de la Ley N°18.412: “(Daños no cubiertos por el seguro, obligatorio). El derecho de los damnificados de acuerdo a esta ley, no afecta el que pueda corresponderles por mayor indemnización según el derecho común. Las reclamaciones amparadas y los fallos judiciales que se dictaren en aplicación del seguro obligatorio, no constituirán precedentes para las acciones que se deduzcan según el derecho común. Las indemnizaciones pagadas con cargo a las pólizas de seguro obligatorio o hasta su límite, en el caso del artículo 23 de la presente ley, serán descontadas de las cantidades resarcidas posteriormente por mayor cuantía, por los mismos daños”.

¹⁹ Por ejemplo, en sentencia N°58/2020.

²⁰ Por ejemplo, en sentencia N°i39/2016.

²¹ Art. 75 de la Ley N°19.678: “(Ejercicio de la acción indemnizatoria). No se admitirá la acción directa del tercero damnificado contra el asegurador, salvo los casos que se establezcan por otras leyes”.

²² En sentencias N° SEI 0005-000092/2014 y N°58/2020.

²³ En sentencia N°i39/2016.

²⁴ Por ejemplo, en sentencia N°53/2020.

²⁵ Por ejemplo, en sentencia N° SEF 0008-000144/2014.

²⁶ Art. 3 de la Ley N°18.412: (Automotores excluidos). Están excluidos de la aplicación del artículo 1° de la presente ley:

A) Los automotores que circulen sobre rieles.

B) Los automotores utilizados exclusivamente en el interior de establecimientos industriales, comerciales, agropecuarios, de playas ferroviarias o de cualquier otro lugar al que no tenga acceso el público.

C) Los vehículos que se encuentren en depósito judicial.

D) En general, todo vehículo no utilizado para la circulación vial.

²⁷ Por ejemplo, el TAC 1° en sentencias N°117/2020; 118/2020; 75/2018, el TAC 2° en sentencia N°143/2019, el TAC 3° en sentencia N°224/2018, el TAC 4° en sentencia N° SEF-0009-000089/2015, el TAC 5° en sentencia N° SEF0004-000018/2013, el TAC 6° en sentencia N°66/2018 y el TAC 7° en sentencia N° 0008-000082/2015

²⁸ Ver sentencia N°237/2019 del TAC 2°.

²⁹ Ver sentencia N°118/2018 del TAC 2°.

³⁰ En sentencia N°SEF-0006-000121/2015.

³¹ Por ejemplo, en sentencias N°153/2018 y N°53/2020.

³² En sentencia N°159/2017.

³³ En sentencia N°6/2017.

³⁴ Por ejemplo, en sentencia N°106/2017.

³⁵ Por ejemplo, en sentencia N°141/2018

³⁶ Ver por ejemplo lo sostenido por: Lens y Rabosto en Revista de Derecho de Seguros y Ordoqui en Derecho de Tránsito.

³⁷ Art. 8 Ley N°18.412: “(Límites del seguro). El seguro obligatorio tendrá una cobertura máxima de 150.000 UI (ciento cincuenta mil unidades indexadas), por vehículo asegurado y por accidente, durante el primer año de la vigencia de la presente ley. Dicho límite máximo se aumentará a 200.000 UI (doscientas mil unidades indexadas), durante el segundo año, y a 250.000 UI (doscientas cincuenta mil unidades indexadas), a partir del tercer año. Las lesiones se indemnizarán según porcentajes determinados sobre el total asegurado. La incapacidad total y permanente, de acuerdo con el dictamen médico, podrá alcanzar una indemnización del 100% (cien por ciento) del capital asegurado, equivalente al del caso de muerte. Si de un mismo accidente resultaren varios damnificados, la indemnización correspondiente a cada uno de ellos se ajustará proporcionalmente al monto asegurado, sin que se pueda exceder el límite de éste”.

³⁸ En sentencia N°90/2016.

³⁹ En sentencia N°153/2018.

⁴⁰ En sentencia N°6/2018.

⁴¹ Art. 24 Ley N°18.412: “(Daños no cubiertos por el seguro, obligatorio). El derecho de los damnificados de acuerdo a esta ley, no afecta el que pueda corresponderles por mayor indemnización según el derecho común. Las reclamaciones amparadas y los fallos judiciales que se dictaren en aplicación del seguro obligatorio, no constituirán precedentes para las acciones que se deduzcan según el derecho común. Las indemnizaciones paga-

das con cargo a las pólizas de seguro obligatorio o hasta su límite, en el caso del artículo 23 de la presente ley, serán descontadas de las cantidades resarcidas posteriormente por mayor cuantía, por los mismos daños”.

⁴² Sentencia N° 225/2020.

⁴³ Todas las sentencias se obtuvieron de la Base de Jurisprudencia Nacional del Poder Judicial.

⁴⁴ El texto de las normas mencionadas se tomó del sitio web de IMPO: <https://www.impo.com.uy/>.