

PONENCIA
SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL AUTOMOTOR

“Seguro Obligatorio Automotor (SOA) en el Uruguay
¿Se debe dar cobertura a las víctimas que sufren lesiones o fallecen al embestir vehículos estacionados?”

Dra. Andrea Signorino Barbat
Limburgo 1447- 094 45 92 39
asignorino@netgate.com.uy

Introducción

Primera Instancia

Juzgado Letrado de Primera Instancia en lo Civil de 16º Turno

Sentencia Definitiva de Primera Instancia N° 35 de 23 de mayo de 2012

Dra Loreley Pera

Segunda Instancia

Tribunal de Apelaciones en lo Civil de 1er Turno.

Sentencia Definitiva de Segunda Instancia N° 188 de 12 de diciembre de 2013

Dra Alicia Castro. Dra Nilza Salvo- Dr Vázquez Cruz

Los antes referidos fallos judiciales constituyen una de las primeras sentencias definitivas relacionadas con aspectos de interpretación del marco normativo del Seguro Obligatorio Automotor, comúnmente denominado SOA, en la República Oriental del Uruguay.

Es por ello que creímos oportuno, comentar y opinar sobre los aspectos debatidos en las referidas sentencias.

Los hechos

En el caso, se trata del embestimiento por parte de una motocicleta conducida por un joven, a la parte trasera de un camión con acoplado que, se concluye, se encontraba debidamente estacionado, con luces y en zona debidamente iluminada.

Del choque se deriva la muerte del conductor de la motocicleta.

El centro de la discusión

La discusión entre las partes se centra en si el accidente, debe considerarse un hecho alcanzado por la cobertura del SOA y por lo tanto si procede o no el amparo de la pretensión disponiéndose el pago de las sumas reclamadas por concepto de indemnización acorde a la Ley 18.412.

Los argumentos a favor de otorgar cobertura son esgrimidos por la parte actora, lógicamente, y por la Jueza de primera instancia que falla en definitiva a favor de esta parte.

Los argumentos en contra de otorgar la cobertura son de la parte demandada, sin dudas, y de los señores ministros del Tribunal de apelaciones que en definitiva fallan revocando el fallo de primera instancia y desestimando la demanda.

Los argumentos de la parte actora, en el caso los padres de la víctima como únicos causahabientes, para exigir la cobertura son básicamente que se trata de un accidente de tránsito y se cumplen todos los requisitos exigidos por la Ley 18.412 para servir la indemnización correspondiente, a saber:

- respecto al lugar donde circulaban, ambos vehículos utilizaban la vía pública, solo que uno estaba en circulación y el otro estacionado;
- respecto al tipo de vehículo, ambos son vehículos para la circulación vial;
- el accidente fue determinado en forma cierta;
- la víctima es un simple tercero, no excluido en virtud del artículo 6 de la ley.

Los argumentos de la parte demandada, son esencialmente que el camión asegurado no tuvo una participación causal activa en el suceso ya que se encontraba estacionado, en zona habilitada, con sus luces encendidas por lo cual no fue “causa” del accidente, como lo exige el artículo 1º de la Ley que regula el SOA, n° 18.412. Argumenta que el vehículo, tanto en el plano de la causalidad material como jurídica, no causó el accidente y el mismo no se produjo a causa o en ocasión de la circulación dado que estaba completamente detenido.

Refiere, asimismo, a que si bien el artículo 3º, literal B, del decreto reglamentario de 2009 de la citada ley, excluye de la obligación de asegurar a los vehículos estacionados en lugares sin acceso al público, tienen obligación de contratar el seguro si circulan por la vía pública o son remolcados en ella.

A favor de la cobertura, la Jueza de primera instancia argumenta que el Dr. Couture define a la causa, entre varias acepciones, como el motivo u ocasión para que suceda algo. O sea que no debe exigirse una conducta activa para que nazca la obligación reparatoria. Tanto una acción como una omisión pueden dar origen a la responsabilidad pero además, la Ley 18.412, dice la magistrada, ha dejado de lado los factores subjetivos como fundamento de la responsabilidad. La ley del SOA establece una responsabilidad objetiva, negando relevancia a la noción de culpa, prescinde de la conducta del agente, ya que lo que busca son mecanismos de resarcimiento de las víctimas por accidentes de tránsito. Señala que la única excepción es el dolo de la víctima (art 6 lite E) que, de acuerdo a la magistrada, no existió en el caso de autos.

En segunda instancia, el Tribunal aporta más argumentos a favor de la posición del demandado. Señala en primer lugar que la Ley del SOA no establece quienes tienen derecho a ser indemnizados y bajo que condiciones. Solo refiere a las “terceras personas” que sufran lesiones personales o sus causahabientes si este fallece, como consecuencia de accidentes causados por vehículos automotores o acoplados remolcados o partes desprendidas o cosas transportadas en o por ellos. No obstante esta amplitud, el Tribunal estima que hay que desestimar la demanda pero por otros argumentos.

Afirma, que en efecto la Ley del SOA crea un régimen de responsabilidad objetiva pero que el hecho no se ajusta al supuesto legal, y comparte la tesis del apelante en cuanto la ley exige que los vehículos causantes del daño estén circulando o siendo remolcados, siguiendo en esto la Ley 18.412

(artículos 1 y 3) el mismo criterio que la Ley de Tránsito 18.191 de 14/11/07 en su artículo 42 al definir a accidente en el contexto de la circulación de vehículos. Del contexto legal, surge que el vehículo asegurado tiene que estar “en circulación” aunque no necesariamente en el momento de producirse el evento dañoso.

Continúa el Tribunal argumentando que aunque la responsabilidad es objetiva en el marco de la Ley del SOA, por cuanto no exige que medie culpa del asegurado, es necesario que el accidente sea “causado” por el vehículo asegurado (art. 1°).

Destaca que hay que precisar el alcance de esta expresión, ya que la ley parece aceptar una tesis distinta porque mantiene la relación causal aunque hayan mediado circunstancias que en el ámbito de la responsabilidad aquilina son causas que, por ser ajenas a la acción del imputado, interrumpen el nexo causal y exoneran de responsabilidad.

Es así que la Ley del SOA considera que el accidente ha sido causado por el vehículo aunque exista un hecho fortuito, causa mayor o hecho de un tercero, e incluso un hecho de la víctima que no sea doloso. De todas formas, el Tribunal estima que, en todo caso, debe haber alguna incidencia causal atribuible al vehículo asegurado, que no se desvirtúa por las mencionadas causas ajenas al accionar del guardián de la cosa que produjo el daño. Esa incidencia puede estar dada por la circulación vehicular o por el hecho de detenerse o estar indebidamente estacionado.

Concluye el Tribunal que, atendiendo al caso, no puede considerarse que el accidente ha sido causado por el vehículo asegurado cuando este no circulaba sino que estaba correctamente estacionado en lugar visible y el accidente ocurre exclusivamente por la víctima que, por causas inexplicables, se golpea contra el vehículo como pudo golpearse con un árbol del ornato público o una columna de alumbrado.

Nuestras consideraciones

Los fallos recaídos en estos autos resultan por demás interesantes de comentar pues involucran aspectos interpretativos de la Ley 18.412 y sus decretos reglamentarios.

Preliminarmente, cabe delinear el marco normativo citado en las sentencias.

La Ley de Seguro Obligatorio para Automóviles, n° 18.412, de fecha 17 de noviembre de 2008 cuya entrada en vigencia fue prorrogada por la Ley n°18.491 de 22 de mayo de 2009 al 19 de agosto de 2009 por problemas en su implementación y reglamentación, se denomina en realidad *Seguro obligatorio de Responsabilidad Civil por daños corporales causados a terceros por determinados vehículos de circulación terrestre y maquinarias*.

Luego, con fecha 18 de agosto de 2009 se sancionó el primer Decreto Reglamentario de la Ley n° 18.412, el decreto n° 381/009, que aclaró varios aspectos esenciales de la Ley reglamentada.

Finalmente con fecha 8 de diciembre de 2010, se sancionó el segundo Decreto Reglamentario de la Ley n° 18.412, el decreto n° 361/2010, que introdujo importantes mejoras en la normativa y en la cobertura del seguro.

Los artículos de la Ley n° 18.412 a que se alude en las sentencias son básicamente los artículos 1, 2, 3 y 6 que son los siguientes:

Artículo 1°. (Creación).- *Créase un seguro obligatorio que cubra los daños que sufran terceras personas como consecuencia de accidente causado por vehículos automotores y acoplados remolcados.*

Prohíbese la circulación de dichos vehículos que carezcan de la cobertura del seguro referido.

Artículo 2°. (Definición de accidente).- *A los efectos de esta Ley, accidente es todo hecho del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta, aun en los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor.*

Artículo 3°. (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.*

Artículo 6º. (Exclusiones).- *No se considerarán terceros a los efectos de esta Ley:*

A) *El propietario del vehículo, el tomador del seguro y el conductor, así como el cónyuge o concubino y los ascendientes o descendientes por consanguinidad o afinidad o por adopción y los parientes colaterales hasta el segundo grado de cualquiera de ellos, respecto del seguro del mismo vehículo.*

B) *Los dependientes a cualquier título del propietario, tomador del seguro o conductor, cuando se encuentren en el mismo vehículo, desempeñando tareas que tengan otra cobertura de seguro.*

C) *Las personas transportadas en el vehículo a título oneroso que tengan otra cobertura de seguro.*

D) *Los ocupantes de vehículos hurtados, salvo que probaren el desconocimiento de dicha circunstancia o no hubiera mediado voluntad en ocupar el vehículo.*

E) *La víctima o sus causahabientes, cuando haya mediado dolo de su parte para la producción de las lesiones o la muerte.*

Como apreciamos, el artículo 1º crea el seguro obligatorio que ya había sido establecido por la Ley nº 18.191 de “Tránsito y Seguridad Vial en el Territorio Nacional”. Es sí que en su artículo 44, esta Ley prevé que todo vehículo cuente con un seguro obligatorio de responsabilidad civil por daños a terceros, diciendo: *“Todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito, deberán ser objeto de un contrato de seguro de Responsabilidad Civil por daños a terceros con la cobertura que determine la Ley, que lo declarará obligatorio.”*

La Ley del SOA refuerza la obligatoriedad estableciendo que se prohíbe la circulación de todo vehículo sin la cobertura del seguro.

Asimismo, el artículo 1º de la Ley del SOA, establece que los daños deben ser consecuencia de un accidente causado por vehículos automotores y acoplados remolcados.

Para nosotros es claro que el concepto de accidente debe entenderse referido al accidente de tránsito, que la Ley de Tránsito define en su artículo 42 en los términos siguientes: *“se considera accidente de tránsito todo hecho que produzca lesiones en personas o daños en bienes como consecuencia de la circulación de vehículos”*.

Obviamente, lo anterior, efectuando la aclaración que en materia de seguro SOA no cabe hablar de daños en bienes, ya que solo cubre daños personales de lesión o muerte.

Cabe notar que este contexto normativo podría dar a pensar que avala la posición de la parte demandada en cuanto a que el accidente debe ocurrir como consecuencia de la circulación de vehículos.

No obstante, realmente no consideramos que de la palabra “causado” del artículo 1º de la Ley del SOA, ni de la palabra “circulación” o “circulen” del mismo artículo 1º o 42 y 44 de la Ley de Tránsito, pueda concluirse, que debe existir una “incidencia causal”, al decir del Tribunal que falló en segunda instancia, en el accidente entre el vehículo asegurado y la víctima.

Sabido es que para que se configure una hipótesis de responsabilidad, debe existir una relación de causalidad con el hecho dañoso en el caso de la responsabilidad extracontractual o con el incumplimiento contractual en el caso de la responsabilidad contractual.

En términos simples, el nexo o relación de causalidad que se exige como elemento esencial para que se pueda afirmar la responsabilidad civil, se refiere a que el hecho dañino, es decir, que la conducta a

la cual en principio dirigimos nuestro reproche debe ser la generadora y, por tanto, causa del daño, al que también en principio, consideramos injusto.

Como expresa el artículo 3° del Código penal uruguayo relativo a la relación de causalidad, lo cual resulta extrapolable al concepto civil, a efectos didácticos: *“Nadie puede ser castigado por un hecho previsto por la Ley como delito, si el daño o el peligro del cual depende la existencia del delito, no resulta ser la consecuencia de su acción o de su omisión. No impedir un resultado que se tiene la obligación de evitar, equivale a producirlo.”*

Dicho en estos términos, el tema de la relación de causalidad parece sencilla. No obstante no lo es para nada y alrededor de la relación casual se han elaborado diferentes teorías cuyo análisis en profundidad escapa al objeto del presente.

Esta relación o nexo causal, encierra grandes complejidades, siendo una de las más relevantes, el problema procesal de determinar si dicha relación de causalidad hace referencia a una "cuestión de hecho" o una "cuestión de derecho". Tal distinción, mantenida con firmeza por la dogmática jurídica sobre todo desde el movimiento codificador, como una categoría lógica y consustancial a la ciencia jurídica, a pesar de que las nuevas metodologías de estudio del Derecho empiezan a cuestionar la distinción, dice relación con lo que ha sucedido o acontecido en el mundo real (cuestión de hecho), y con la manera en que ha de clasificarse y determinarse lo sucedido, atendiendo a los distintos principios, criterios, parámetros, contenidos en el ordenamiento jurídico (cuestión de derecho).

Aplicando estos conceptos, en el caso en análisis, obviamente existe relación causal en el sentido que el daño se produjo por la acción del agente, lo que sucede es que es el propio agente el que sufre el daño. Es decir, el motociclista resulta fallecido como consecuencia de su propio accionar negligente o imprudente.

Es aquí donde entra en juego el régimen de la responsabilidad objetiva. La Ley del SOA instaura un sistema basado en la responsabilidad objetiva, negando relevancia a la noción de culpa, prescinde de la conducta del agente, ya que lo que busca son mecanismos ágiles y sencillos de resarcimiento de las víctimas por accidentes de tránsito, con la única excepción del dolo de la víctima (art. 6 lit. E), la intencionalidad en su actuar.

Se trata pues, de una norma con claros sustentos sociales, donde el seguro busca el fin social de cobertura universal de las víctimas, instaurando un seguro de cobertura mínima, para que todos quienes conducen vehículos automotores puedan contratarlo a una prima acorde a dicha cobertura básica y donde incluso quienes sean víctimas de vehículos sin seguro o no identificados, puedan ser cubiertos.

Es aquí donde se torna esencial, a nuestro entender, el artículo 2 de la Ley del SOA que define el accidente con una gran amplitud, sin importarle las circunstancias del hecho y expresando que a los efectos de esta Ley, accidente es **todo hecho** del cual resulta un daño personal, de lesión o muerte, sufrido por un tercero, determinado en forma cierta.

Agregando dicho artículo, que no le importan si existen eximentes de responsabilidad como ser los supuestos de caso fortuito o fuerza mayor o incluso, del contexto legal, el hecho de la víctima siempre que este no sea doloso.

Es que la ley se inspira en diversos principios, muchos de los cuales surgen de su exposición de motivos, resultando a nuestro efecto esencial el principio de universalidad de la cobertura: la cobertura apunta a la protección de todos los terceros, salvo las exclusiones que la propia normativa contiene. La propia Ley excluye a ciertas personas, por no considerarlas terceros (art 6°).

Por este principio de universalidad, la Ley de SOA:

- instaura un sistema de responsabilidad objetiva;
- no le importan las eximentes de responsabilidad del régimen general de la responsabilidad civil;
- instaura un seguro sin atribución de culpa, conocido en seguros como *no-fault insurance* por contraposición a los seguros de responsabilidad civil con atribución de culpa o *third party insurance*.
- establece un régimen de atención a coberturas especiales, mediante el cual se indemnizan a víctimas de vehículos no identificados, carentes de seguro, hurtados u obtenidos con violencia (art. 19 y sgtes).

Si el legislador expresamente determina estas excepciones al régimen común de la responsabilidad civil, si crea un régimen de coberturas especiales donde se indemnizan lesionados o fallecidos en accidentes de tránsito aún cuando no se pueda identificar a los vehículos o estos carezcan de seguro

vigente, ¿podemos no indemnizar a víctimas en accidentes ocurridos con vehículos identificados, con seguro, solamente que estacionados?

La Ley solo quiso excluir el dolo de la víctima, la intencionalidad, y obviamente esto habrá que probarlo. Pero si, como en el caso analizado, se descarta la existencia de dolo, ¿podemos hacer decir a la ley cosas que la ley no dice?

Porque la Ley del SOA, en su artículo 1° no dice que el accidente deba ser causado por el vehículo asegurado, dice solamente “causado” porque obviamente algún nexo entre el daño y el actuar del agente debe existir, acción u omisión. Pero no dice que sea el vehículo asegurado, contra el cual se solicita la indemnización, el causante del daño porque esto sería caer en el régimen general de la responsabilidad civil y, como vimos, la Ley del SOA, en pos de la función social de cobertura universal a las víctimas, deja de lado muchos e importantes fundamentos de la responsabilidad civil general.

Por otra parte, la noción de circulación manejada por el artículo 1° de la Ley 18.412 o 42 y 44 de la Ley 18.191, entendemos no equivale a decir que el vehículo debe estar circulando en el momento de ocasionar el daño o de ocurrir el accidente. Obviamente, en el caso analizado, el camión estaba estacionado en el lugar en que estaba, porque llegó hasta allí circulando, circuló por la vía pública para llegar allí.

No se dan ninguna de las circunstancias, por ejemplo, establecidas en el artículo 3° de la Ley del SOA. Es obvio que el camión llegó a estar estacionado porque circuló, lo hizo en el marco de la circulación vial, que es lo que entendemos exige tanto la Ley del SOA como la Ley de Tránsito: que el accidente ocurra en ocasión de la circulación vial, por la vía pública (el artículo 1° del Decreto Reglamentario de 2009 expresamente refiere a la vía pública), o sea en el contexto de esta circulación.

Por esto excluye en el artículo 3° a la circulación por rieles y a la circulación que no sea por la vía pública sino en el interior de establecimientos industriales, comerciales, agropecuarios, de playas ferroviarias o de cualquier otro lugar al que no tenga acceso el público, o vehículos en depósito o que no se utilicen para la circulación vial. Y punto, no habla de ningún otro vehículo ni circunstancias relacionadas a la circulación.

Por otra parte, respetuosamente no compartimos la afirmación del Tribunal de apelaciones respecto a que debe existir alguna “incidencia causal” atribuible al vehículo asegurado. Y aclara que esa incidencia puede estar dada por la circulación vehicular o por el hecho de detenerse o estar indebidamente estacionado.

Esto, entendemos, no tiene que ver con la Ley del SOA, ni con sus motivos, ni su espíritu, ni su letra. Se trata de una ley de fundamento social que apunta a la cobertura universal de las víctimas en accidentes de tránsito, salvo las expresas exclusiones que, compartibles o no, contiene la ley en cuanto a los terceros (art. 6) y los vehículos (art. 3).

Si la Ley del SOA cubre a víctimas aún en el caso de automóviles que se dan a la fuga, que no se pueden identificar, o que no tienen seguro vigente, ¿porque debe existir alguna incidencia causal o el accidente debe ser causado, de alguna manera, por el vehículo asegurado? La ley no lo exige.

Si, por ejemplo, exigimos que el vehículo deba estar mal o indebidamente estacionado para que exista alguna incidencia causal del vehículo asegurado (esta es una de las incidencias causales citadas por el Tribunal), se daría la paradoja de que cubriríamos a víctimas aún sin poder identificar el vehículo que le causó el daño, o aún si este es un vehículo no asegurado, y no cubriríamos a víctimas en accidentes en los que los vehículos involucrados estén perfectamente identificados y con seguro vigente, sólo que correctamente estacionados.

A modo de conclusión

Si exigimos que el vehículo asegurado “cause” el accidente dejamos de lado los principios de cobertura universal y objetiva de las víctimas, que son la esencia de todo el sistema de seguro obligatorio SOA, que como tal escapa a las reglas de la responsabilidad civil general y a los fundamentos de los seguros voluntarios o no obligatorios.