

:: Seguro obligatorio de Automotor ::



Dra. Marianela Melgar

Socia del estudio
Jorge Barrera & Asoc

JORGE BARRERA & ASOC

Más Seguros estuvo conversando en una amena charla con Marianela Melgar, socia del Estudio Barrera, quien nos introdujo un poco en la realidad del estudio, sus servicios y específicamente en el Seguro Obligatorio Automotor (SOA).

Acerca de la Empresa y sus operaciones

Somos un Estudio Jurídico con más de veinte años de experiencia en el mercado, especializados puntualmente en la rama del Derecho de Seguros, así como también en Derecho de Daños y Derecho Penal, lo que nos permite asesorar integralmente a nuestros clientes no solamente en la parte corporativa de las empresas, sino también en la parte operativa de siniestros y sus repercusiones tanto a nivel civil como penal.

En sus diversas áreas, el Estudio se ha dedicado a asesorar tanto a Empresas de Seguros de nuestro país y de la Región, como a particulares en las ramas del Derecho en que tiene su Especialidad, lo que nos permitió generar verdaderamente un servicio profesional, orientado a brindarles a los clientes un asesoramiento integral en todos esos temas.

Nos caracterizamos por aplicar diariamente los principios que compartimos con el Dr. Jorge Barrera (Socio Fundador), que se basan en brindar el servicio con lealtad y transparencia profesional.

La confianza que cada uno de nuestros clientes deposita permanentemente en nuestro Estudio, así como los reconocimientos a nuestra labor y la de todo nuestro Equipo, es lo que nos permite seguir creciendo.

El Estudio Barrera y Asociados es un actor relevante a nivel de la industria de los seguros en nuestro país, ¿cómo ha cambiado el trabajo y el asesoramiento del Estudio en estos últimos años?

Sin lugar a dudas, en estos más de 20 años de trabajo continuo e ininterrumpido las exigencias de los clientes han variado, y el crecimiento que ha tenido la industria de seguros, con la instalación de muchas Empresas de Seguros, Reaseguros, así como de intermediarios y Brokers, nos han llevado a acompañar ese desarrollo no solo en cuanto a infraestructura, sino en lo que tiene que ver con el personal y sus especializaciones. Asimismo, parte del valor agregado de nuestro estudio reside en su labor durante los 365 días del año, las 24 horas en todo el país, con personal capacitado y especializado para cada requerimiento.

Nuestro prestigio siempre estuvo basado en la eficacia e idoneidad profesional, y la atención personalizada de los clientes por parte de los Socios del Estudio (Dr. Jorge Barrera y Dra. Marianela Melgar), así como la búsqueda constante del logro total de los propósitos del cliente y la solución inmediata de los conflictos jurídicos complejos a encarar tanto de manera extrajudicial como judicial.

El cumplimiento de nuestros fines se obtiene a través de la vasta experiencia con que cuenta el Estudio y el aporte profesional de sus miembros, esforzándonos de manera personal e intelectual con la prevención de los conflictos, proveyendo a los clientes de instrumentos y herramientas técnicas y jurídicas tendientes a lograr seguridad en cada una de las consultas planteadas.

Para ello apostamos al crecimiento y especialización de nuestro personal a través de capacitación y entrenamiento continuo, en virtud principalmente de las modificaciones legislativas y reglamentarias que han existido en el mercado en los últimos tiempos, tanto operativas como de contralor, y en el que es necesario estar actualizado no solo en la Rama de Seguros sino en materia Penal y de Daños.

AFILIACIÓN MENSUAL

Un plan a la medida
de tus necesidades

**Simple y efectivo,
con la mejor relación
costo beneficio**



365 días



24 horas

**ASISTENCIA MECÁNICA
2487 3487**

**PORTO
SERVICIOS** 

www.portoservicios.com.uy

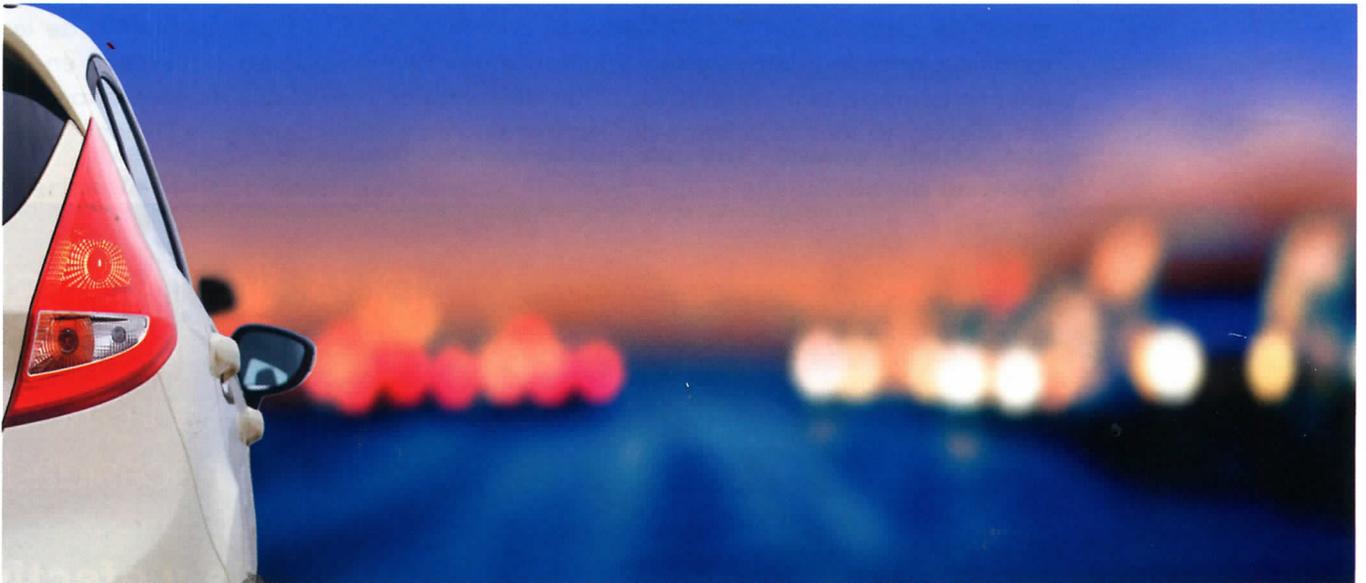
Seguro Obligatorio Automotor

¿Cuáles son las características más importantes del seguro obligatorio de automotores aprobado en 2009?

Estamos en instancias de cambio, y ya no cabe duda de los avances que desde hace algún tiempo estamos presenciando en la Responsabilidad Civil, y ni que hablar en su nueva concepción denominada Derecho De Daños.

En estas ondas de cambio, lo esencial es que se producen modificaciones en los presupuestos de la RC (Hecho ilícito, relación de casualidad, factor de atribución, el daño) y la nueva concepción le da primacía al daño, ya no como un simple elemento de la responsabilidad civil, sino como un objeto en sí mismo, como un elemento que "necesita" un lugar primordial de estudio y como una disciplina independiente. De esta manera la vieja responsabilidad civil, basada exclusivamente en la culpa y su retroalimentación con la antijuridicidad, comienza a dejar su eje central, que era el ofensor, para pasar a sustituirlo por el daño y en definitiva centrarlo en la víctima.

Por estas razones, se crea el Seguro Obligatorio de Automóviles (ya reconocido legalmente en el mundo desde hace muchísimos años), poniendo hincapié en el daño y la importancia de su indemnización, evitando principalmente las insolvencias, con una función esencialmente distributiva.



Ello llevó a que la responsabilidad que se deriva de la ley 18.412 sea objetiva, esto es cuando no se toma en cuenta la acción exigible al deudor para determinar el factor de atribución y la causa eximente de responsabilidad. Basta que el incumplimiento material o el hecho ilícito se hayan producido para que el deudor deba resarcir los daños independientemente de su conducta.

El obligado legalmente a indemnizar el daño de la víctima es la propia Compañía de Seguros.

La indemnización a abonar se encuentra establecida en los Baremos que se Anexan en los Decretos 381/09 y 361/10, de acuerdo a la lesión verificada a la víctima, en proporción al 100% de la suma asegurada. Esta suma asegurada ha ido variando con los años, desde 150.000 UI hasta la actualidad, que se encuentra en 250.000 UI. Resumiendo, creo que lo más relevante del Seguro establecido por la ley 18.412 es que se trata de un seguro obligatorio, con que deben contar todos los vehículos automotores y acoplados remolcados que circulen en la vía pública o en lugares privados con acceso al público, para indemnizar a las víctimas de accidentes que

se consideren terceros para esta ley (no se consideran el propietario, conductor o tomador de la póliza del vehículo, familiares hasta el segundo grado, dependientes del propietario, conductor o tomador de la póliza que se encuentren en el mismo vehículo, personas transportadas a título oneroso, etc. art. 6º ley 18.412), independientemente de la responsabilidad civil que le pueda caber a los partícipes en el accidente (responsabilidad objetiva, no existiendo más eximente que el dolo de la propia víctima) y la inclusión de un Baremo para daños personales inexistentes en materia de accidentes de tránsito.

El sector asegurador ha manifestado su inquietud respecto de los fenómenos asociados a las coberturas obligatorias de este tipo, ¿según la experiencia del estudio hay casos de abuso de las coberturas del SOA y cómo ha sido el desarrollo de la actividad de los abogados que representan a las víctimas en estos casos?

Sin lugar a dudas la implementación del SOA por parte de las Compañías de Seguros ha sido bastante engorrosa y onerosa, teniendo en cuenta la burocracia administrativa de control, de tramitación, así como el asumir los costos de las indemnizaciones en los casos de coberturas especiales (asignaciones del BCU para los casos de vehículos carentes de seguros) donde no se recibe por parte de ninguna persona una prima de contrapartida.

Esta nueva legislación ha llevado a contar con muchas interpretaciones, por lo que algunos temas debieron resolverse en vía judicial, generando precedentes jurisprudenciales para obtener certeza jurídica.

Algunos de los temas que ha llevado a conflictos con los reclamantes y sus letrados patrocinantes fue el alcance del concepto de accidente de tránsito y la participación activa o pasiva que pueda tener un vehículo en el mismo. Los reclamos con vehículos estacionados o detenidos correctamente en la vía pública, en situaciones en que la propia víctima sola colisiona directamente contra los mismos, son abundantes y de una injusticia tal, que contraría todas las modificaciones que se están realizando en materia de tránsito, buscando mayor seguridad.

Las indemnizaciones que se deben realizar a víctimas que se encuentran en estado alcoholizado o con toxicología positiva también son recurrentes.

Creo que principalmente estos dos temas son los que deben llevar necesariamente a una modificación de la legislación vigente, ya que están contribuyendo a la falta de prevención total en los accidentes, y en definitiva se está siendo cómplice con esta ley de la conducta antirreglamentaria con que se siguen conduciendo principalmente las motos.

Todo ello sin perjuicio de la claridad que se debe tener en cuanto a la finalidad social, distributiva e indemnizatoria de la víctima. La socialización del seguro para que quien sufra un daño deba ser indemnizado no puede ser a cualquier costo; mínimamente deben seguirse normas que vayan de la mano con el subsistema del derecho del tránsito que se está implementando.

¿Cómo visualiza la operativa del SOA en los próximos años y cuáles son a su entender los aspectos que deberían mejorarse del mismo?

El sistema del SOA ya se encuentra completamente instaurado en nuestro país, pese a no contar las Compañías de Seguros con el apoyo de la Fiscalización del Estado que la propia ley exige, y que aseguraría un perfecto funcionamiento del circuito. Sin lugar a dudas si avanzáramos a tener menores casos de Coberturas especiales por vehículos carentes de seguros, permitiría tener mayor respaldo y certeza de riesgos a las Compañías que a cambio de nada debieron asumir estos costos. La socialización debe ir en ambos sentidos, para la hora de indemnizar, y para

el momento de poseer un vehículo y salir a la circulación cumpliendo con las normas mínimas.

Hay muchos cambios para realizar en la legislación, pero desde el punto de vista operativo se pueden mencionar algunos:

- Legitimación activa de los terceros reclamantes (artículo 6°). Se propone acotar el elenco de sujetos legitimados activamente para reclamar cobertura SOA en calidad de terceros. En tal sentido, se propone agregar nuevas causales de exclusión al citado artículo, que dicen relación con una conducta antijurídica de los terceros reclamantes al momento de protagonizar el siniestro (contempladas como faltas por el Código Penal Uruguayo), procurando dotar a la normativa del SOA de mayor equidad y coherencia con nuestra legislación penal y de seguridad vial, apuntando a la prevención de los siniestros, a la responsabilidad de todos los usuarios en el tránsito, y en general desalentando la realización de tales conductas. En la misma línea de razonamiento, se sugiere incorporar a las exclusiones del mencionado artículo, lo previsto en la legislación sobre el Cannabis (artículo 15 de la ley N° 19.172), y en el artículo 46 de la ley N° 18.191 de Tránsito y Seguridad Vial. Ello implicaría contemplar también en la ley de SOA el "Principio de Responsabilidad por la Seguridad", y el "Principio de Seguridad Vial", ambos contenidos en la Ley de Tránsito N° 18.191 (artículos 6 y 7) que disponen en lo medular que todas las personas deben abstenerse de todo acto que ponga en peligro la vida o la integridad física.

- Legitimación activa de los terceros reclamantes (artículo 12). En el mismo sentido, se entiende pertinente acotar el elenco de legitimados activos para reclamar cobertura por SOA en el caso de fallecimiento de la víctima, contemplando únicamente a los familiares más cercanos del fallecido, mencionándolos expresamente en la ley, aclarando el alcance del término "causahabientes". Ello pretende conciliar la redacción de la ley con su finalidad, que fuera expresada en la Exposición de Motivos, y que consiste en amparar desde el punto de vista económico a los familiares directos ante el fallecimiento repentino de un miembro del núcleo.

¿Así como a nivel del seguro se creó el SOA, también se aprobaron reformas importantes en materia de tránsito, cómo evalúan esa evolución normativa?

A partir del dictado de la ley 18.191, se empezó a generar un subsistema en materia de tránsito con normativa que pretende cumplir principalmente con los principios de la ley. La evaluamos de manera muy positiva principalmente buscando desde el punto de vista civil (subjetivo) y penal, poder analizar la acción de cada uno de los partícipes en el accidente, lo que conlleva a que no solo los conductores sino las propias víctimas deban cumplir cabalmente con la normativa, que de no ser así repercutirán necesariamente en una contribución causal parcial o total en el accidente o en el daño sufrido, dependiendo de las situaciones. Obligaciones como el uso del casco, chalecos reflectarios, prohibición de viajar menores que no lleguen a determinada altura en motos, las faltas por conducir en estado alcohólico o con toxicología. ●