

EL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN MATERIA DE SOAT EN COLOMBIA

ANDRÉS JOSÉ PATIÑO ESCOBAR

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PRIVADO
MEDELLIN
2012**

EL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN MATERIA DE SOAT EN COLOMBIA

ANDRÉS JOSÉ PATIÑO ESCOBAR

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PRIVADO
MEDELLIN
2012**

EL DERECHO DE SUBROGACIÓN EN MATERIA DE SOAT EN COLOMBIA

ANDRÉS JOSÉ PATIÑO ESCOBAR

Trabajo de grado para optar al título de especialista en derecho privado

Asesor Temático

DOCTORA DIANA DÍAZ HURTADO

Abogada

Asesor Metodológico

DOCTOR HOLMEDO PELÁEZ GRISALES

Abogado

**UNIVERSIDAD PONTIFICIA BOLIVARIANA
ESCUELA DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
FACULTAD DE DERECHO
ESPECIALIZACIÓN EN DERECHO PRIVADO
MEDELLIN**

2012

NOTAS DE ACEPTACIÓN

Firma
Nombre
Presidente del jurado

Firma
Nombre
Presidente del jurado

Firma
Nombre
Presidente del jurado

Medellín, 08 de Agosto de 2012

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	7
1. DESARROLLO HISTÓRICO DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SOAT EN COLOMBIA Y EL MUNDO	10
2. DEFINICIÓN DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT	15
2.1. CONCEPTO DOCTRINAL	19
2.2. CONCEPTO JURISPRUDENCIAL	23
3. ANÁLISIS DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN LEGAL FRENTE AL SOAT	28
3.1. DIFERENCIAS ENTRE EL DERECHO DE SUBROGACIÓN Y EL DERECHO DE REPETICIÓN	28
3.1.1. Las acciones que consagra la ley en materia de subrogación	31
3.1.2. Las acciones que consagra la ley en materia de repetición	33
4. TIPOS DE COBERTURA DEL SOAT	36
5. PROCEDIMIENTO QUE CONSAGRA LA LEY PARA RECOBRO DE DAÑOS EN MATERIA DE SOAT	38
CONCLUSIONES	40
BIBLIOGRAFÍA	42

RESUMEN

El presente trabajo de grado trata acerca de la viabilidad jurídica de la aplicación del derecho de subrogación legal en el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito), para lo cual se desarrollo un análisis investigativo desde el punto de vista jurisprudencial, legal y doctrinal, con el fin de verificar la aplicación de esta institución jurídica, concluyendo que el derecho de subrogación en materia de SOAT en Colombia es una institución plenamente aplicable frente a las coberturas propias del seguro de daños dada su naturaleza indemnizatoria, no obstante la existencia de posturas divergentes especialmente desde el punto de vista doctrinal, acerca de la naturaleza jurídica de este seguro frente a si se trata de un seguro de accidentes personales o por el contrario de un seguro de responsabilidad civil.

PALABRAS CLAVE: SOAT, DERECHO DE SUBROGACIÓN, SEGURO DE DAÑOS, SEGURO DE PERSONAS, RECOBRO, DERECHO DE REPETICIÓN.

INTRODUCCIÓN

Actualmente el tema del tránsito y la movilidad cobran gran importancia entre las principales necesidades de las grandes ciudades en el mundo, fenómeno que trae consigo el tema de la accidentalidad como problema de salud pública, a lo cual el estado responde con diferentes mecanismos de prevención y educación. Ahora bien, dentro de este gran debate el tema de la protección de las víctimas es uno de los más importantes, ya que existe actualmente un crecimiento desmesurado de las víctimas fatales derivadas de accidentes de tránsito. El SOAT es una de las soluciones jurídicas que se implementó en el mundo desde hace varios años y en nuestro país, como mecanismo a través del cual se brinda una protección a las víctimas de accidentes de tránsito, que se presentan como la parte débil en un accidente, dicha situación es protegida a través del contrato de seguro logrando así garantizar la atención inmediata y efectiva de las víctimas y garantizar el pago de las indemnizaciones de los daños derivados del accidente.

En nuestro país el tema de la subrogación legal entre compañías aseguradoras en materia de SOAT carece de análisis desde el punto de vista jurídico y se centra únicamente en la discusión de su naturaleza obligatoria y solidaria para justificar y explicar la viabilidad en la aplicación del derecho de subrogación legal que tienen las compañías de seguro, de hecho en la práctica la subrogación en materia de SOAT no se realiza en las compañías de seguro, por lo cual el punto de análisis en el cual nos debemos centrar en esta investigación es en el fundamento jurídico de la acción de subrogación, con el fin de estudiar si a la luz de la legislación actual es posible la subrogación legal de la aseguradora que paga en virtud del SOAT contra el tercero responsable del accidente o su aseguradora en virtud de

otro contrato de seguro existente, considerándola desde el punto de vista de la teoría general de las obligaciones.

El SOAT es un seguro de naturaleza jurídica compleja, ya que se trata de una mezcla entre seguro de personas y seguro de daños cuya finalidad es la protección a las víctimas basada en un esquema solidario de carácter general de administración de riesgos. Dicha complejidad genera la duda de si para este tipo de seguro es o no aplicable la subrogación legal de que trata el artículo 1096 del C. de Co.

El presente tema cobra importancia por el aumento desmesurado de circulación de vehículos automotores en Colombia, en especial de las motocicletas, lo que va de la mano del aumento en las cifras de accidentes de tránsito y el sin número de cuantiosas indemnizaciones que deben ser pagadas a diario por las aseguradoras, tal como lo revela el estudio publicado en la revista Fasecolda en su artículo “El impacto del nuevo parque automotor en Colombia” del año 2006, en donde se evidencia la siniestralidad técnica para dicha fecha, la cual se encontraba en el 86.1% y se proyectaba un aumento de un punto porcentual al mes, lo que demostraba que de no hacerse una reestructuración en las tarifas, el sistema colapsaría.

Frente a dicho fenómeno, las aseguradoras de las víctimas de accidentes de tránsito no están encontrando las herramientas jurídicas que les permitan realizar recobros a las demás compañías de seguro por concepto de indemnizaciones pagadas con ocasión de un accidente de tránsito, en los cuales sus asegurados no fueron civilmente responsables, generándose así un desmedro patrimonial a estas.

Es por eso que esta investigación lo que busca es analizar las herramientas jurídicas con la finalidad de asegurar la viabilidad del seguro obligatorio,

garantizando la permanencia de esta institución, toda vez que actualmente el déficit desde el punto financiero solo se suple con un aumento de las tarifas, siendo los únicos afectados finalmente los usuarios.

La investigación se desarrollará a través de una metodología exploratoria que en un primer momento pretende identificar cuál ha sido la normatividad que ha regido en materia de SOAT en Colombia mediante la búsqueda y sistematización de las fuentes encontradas, para en un segundo momento pasar a responder las preguntas formuladas mediante la descripción. Para ello se adelantará una investigación documental realizando un rastreo donde se pueda plasmar información referente al tema en materia de doctrina, jurisprudencia y legislación.

1. DESARROLLO HISTÓRICO DE LA LEGISLACIÓN EN MATERIA DE SOAT EN COLOMBIA Y EL MUNDO

Para adentrarnos en el tema central de la investigación debemos conocer en primer lugar, el origen del seguro obligatorio de accidentes de tránsito SOAT y su evolución en el mundo, para entender los avances de esta institución en Colombia de cara a los demás países en los que se encuentra implementado, con la finalidad de visualizar el estado del arte y poder plantear nuevos horizontes y posibles soluciones al problema jurídico planteado en la presente monografía.

Con el auge de la industria durante el siglo XX y luego de la invención de los autos y de la fabricación en serie de vehículos, se comienza a generar la necesidad de implementar una protección a las víctimas de accidentes de tránsito, dando una vez más el derecho la solución jurídica a esta situación, a través de la implementación de un seguro obligatorio, que diera certeza a la indemnización de las víctimas de accidentes de tránsito. Este se implementa por primera vez en Dinamarca en el año de 1918 y partir de los años 70 con el crecimiento exponencial de la producción de automóviles en el mundo se fue acrecentando mucho más el riesgo de accidentalidad, dado que al existir mayor número de vehículos hacía que dicha actividad se convirtiera cada día en una actividad más y más peligrosa, dejando un sin número de víctimas que buscaban la indemnización de sus perjuicios, los cuales no se encontraban garantizados, por lo cual diferentes países se vieron en la necesidad de implementar éste modelo de seguro obligatorio. Es de anotar que el hecho de que éste fuera obligatorio, no implicaba que fuera implementado de igual forma y con las mismas coberturas en cada uno de los países en que se iba replicando, sino que se ajustaba a las necesidades y particularidades de cada uno de los países, por tal

razón, actualmente los modelos de seguros obligatorios de accidentes de tránsito varían de país en país, al igual que sus coberturas.

Actualmente alrededor de 164 países han implementado el seguro obligatorio, de los cuales 122 dentro de sus coberturas consagran la indemnización tanto de lesiones personales como de daños materiales y 42 países solo cubren la indemnización de perjuicios por lesiones personales, entre los cuales se encuentra Colombia.¹

Según estudios realizados sobre las víctimas de accidentes de tránsito por MARIA FERNANDA NAVAS encontramos que:

Según la AIDA, a finales del siglo pasado, el principio del seguro obligatorio llegó incluso a involucrarse en países que, por razones ideológicas o religiosas, siempre habían sido ajenos a él, pero todavía hoy, dentro de los países donde el seguro es obligatorio, un 15% del total de los vehículos se encuentra aun sin asegurar.

Por tal razón actualmente dicho modelo de seguro obligatorio varía por regiones como por ejemplo en los Estados Unidos el régimen obligatorio no ha sido implementado por todos los Estados Federados pero sí por la mayoría, aunque todos han convertido en obligatorio el régimen de

¹ Navas, M. (2011). Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado, Extraído el 14 de septiembre de 2011.

responsabilidad financiera que obliga la constitución de un depósito pecuniario con el primer accidente, y las primas son en promedio más altas que los de Europa y Japón.

En China, en octubre de 2003 el Congreso Nacional aprobó la nueva ley de tránsito con la que implementó el seguro obligatorio para toda la República Popular con una indemnización ilimitada para lesiones corporales.

La situación en América Latina es menos uniforme. Al lado de los países que introdujeron el seguro obligatorio en toda la extensión de sus territorios (Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Haití, Perú y Venezuela), hay países que lo han hecho obligatorio sólo para áreas urbanas con tráfico pesado o lo han aplicado a determinadas categorías de vehículos, transporte público o remolques. Dentro del territorio colombiano, el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) es obligatorio para todos los vehículos que transiten en él, no se extingue por cambio de propietario del automotor, y su duración por lo general es de un año,

debiendo ser renovado de inmediato, so pena de ser sujeto de altas multas para el propietario e inclusive, hasta la retención del vehículo por parte de las autoridades de tránsito.

En Colombia, el seguro de responsabilidad civil obligatorio únicamente opera para pasajeros en transporte terrestre y con sumas aseguradas irrisorias. La cobertura del seguro obligatorio que opera en toda la extensión del territorio colombiano y para todos los vehículos, es de accidentes personales únicamente.²

En Colombia existe el seguro obligatorio de responsabilidad civil para pasajeros de transporte terrestre, aunque la verdadera protección para las víctimas que sufren lesiones causadas en accidentes de tránsito no se da a través del seguro de responsabilidad civil, sino mediante el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) que fue creado mediante la Ley 33 de 1986, reglamentado por el decreto 2544 de 1987 y que entró en vigencia a partir del 1 de abril de 1988.

En la actualidad, el SOAT se encuentra regulado en el Capítulo Cuarto, Parte Sexta del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero; el cual contiene las normas que, inspiradas en la búsqueda permanente de una igualdad social, reflejan desde ese ángulo y con trascendencia económica la necesidad de brindar protección para las personas que pueden verse afectadas como consecuencia de un accidente de tránsito; así como por el Decreto 3990 de 2007 y el artículo 259 de la

² Ibídem

Ley 33 de 1986 el cual consagra que: “El seguro por daños a las personas causados en accidentes de tránsito será obligatorio y el perjudicado tendrá acción directa contra la aseguradora”.

El Decreto 2544 de 1987 por el cual se reglamentan los artículos 115 y 116 de la Ley 33 de 1986 (artículos 259 y 260 del Decreto ley 1344 de 1970) y 3 de la ley 16 de 1979 define todos los lineamientos por medio de los cuales se va a regir el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Obligatoriedad del seguro, objeto del seguro, coberturas y cuantías, otorgamiento de la póliza, entre otros. En relación al tema que nos ocupa el Decreto 2544 en su artículo 8° refiriéndose a las coberturas y cuantías del SOAT, consagra el procedimiento para hacer efectivo el cobro del seguro en los casos donde existan dos o más vehículos involucrados.

Por otra parte, éste mismo decreto estipula en su artículo 12° inciso segundo el principio de inoponibilidad de las excepciones derivadas de vicios en la celebración del contrato frente a la víctima con el fin de garantizar el pago de la indemnización, protegiéndola de que pueda ser objetada su reclamación con base en las excepciones derivadas del contrato celebrado entre el tomador y la compañía de seguros, las cuales la víctima no conoció ni debía conocer al serle totalmente ajenas las condiciones en que se tomó el SOAT, no obstante la compañía aseguradora podrá ejercer el derecho de repetición contra el tomador de la póliza, por el pago de la indemnización que se hiciera a las víctimas en dicho caso.

En el inciso 3° de la norma antes mencionada, se consagra el derecho de subrogación de las compañías de seguro contra los responsables del accidente diferentes al tomador del seguro.

Posteriormente, mediante el Decreto 1032 del 18 de abril de 1991 expedido por el gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, se regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las

personas en accidentes de tránsito. En éste se consagra nuevamente el procedimiento establecido cuando hay concurrencia de dos o más vehículos involucrados en los hechos.

El gobierno nacional por medio del Decreto 2990 de 2007 reglamenta la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes de Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga, donde establece las condiciones de operación del aseguramiento de los riesgos derivados de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito, eventos catastróficos y terroristas, y se dictan otras disposiciones, entre las cuales se estipula en el capítulo segundo la concurrencia de vehículos, para lo cual copia lo dispuesto en el Decreto 1032 de 1991 en su artículo 10°.

2. DEFINICIÓN DE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO – SOAT

Conociendo los orígenes del SOAT, debemos propender ahora por definir la naturaleza jurídica de esta figura, para lo cual debemos hacer un análisis desde el punto de vista axiológico y teleológico de este tipo de seguro, al igual que su ubicación dentro de las especialidades del derecho y su clasificación dentro de los seguros.

El SOAT desde su génesis evidencia que surge con una finalidad de tipo social y solidario frente a las víctimas de accidentes de tránsito, que se presentaban como la parte débil y vulnerable dentro de dicho conflicto jurídico de intereses, por tal razón, se constituye de forma obligatoria la adquisición de éste seguro con el fin de garantizar una atención de tipo inmediato a las víctimas, ya que de esta depende su vida, salud e integridad personal.

Dentro de los antecedentes legislativos esta la ley 33 de 1986 la cual implementa el SOAT, considerando el Congreso que:

Para lograr una adecuada respuesta del público potencialmente asegurado será indispensable, además de intensas campañas de concientización de los beneficios del sistema, rodear a este de las más claras garantías de seriedad y oportunidad. Tendrá que mantenerse la idea impuesta en 1973 del reconocimiento de indemnizaciones sin que haya lugar a la investigación de culpabilidad, eliminar la incorporación de cláusulas de exclusión injustificadas y, en fin, establecer normas de procedimiento que provean por una pronta y efectiva indemnización con acción directa contra el asegurador. Contra lo que prevé el artículo 1133 del Código de Comercio para los seguros de responsabilidad civil, en esta forma de seguro éste sería en beneficio de terceros, sin que estos hayan tenido parte en el contrato (...).

Otra de las características esenciales del SOAT es la búsqueda de la cobertura inmediata por parte del centro asistencial a la víctima para lograr su atención eficaz, para lo cual se constituyen diferentes mecanismos como el principio de

inoponibilidad de las excepciones consagrado en el artículo 12 del decreto 2544 de 1987:

A las víctimas de los accidentes de tránsito y sus causahabientes no les serán oponibles excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de obligaciones propias del tomador.

Con todo, la compañía aseguradora podrá repetir contra el tomador por cualquier suma que haya pagado como indemnización por concepto del seguro de daños causados a las personas en accidente de tránsito, cuando éste o quien esté conduciendo el vehículo en el momento del accidente, con su autorización, haya actuado con dolo, culpa grave o dentro de aquellas circunstancias en que el seguro adolece de vicios o defectos coetáneos a su contratación o al incumplimiento de obligaciones imputables al tomador.

Otro mecanismo para garantizar la atención inmediata de la víctima se constituye como único requisito para hacer efectivo el SOAT, éste es la prueba de la ocurrencia de los hechos, que en la práctica se materializa con el orden de comparendo expedido por el agente de tránsito, el informe policial de accidentes de tránsito o en caso de no existir informe de tránsito, la denuncia por lesiones personales u homicidio o excepcionalmente una declaración extra juicio rendida

por la víctima, hecho que facilita aún más la atención de forma eficaz en los centros asistenciales.

Desde el punto de vista de la naturaleza jurídica del SOAT, se deben tener en cuenta dos aspectos fundamentales que enmarcan dicha discusión y son: 1) La clasificación del SOAT en cuanto a su naturaleza de carácter público o privado derivada de su vocación solidaria, toda vez que a pesar de ser un seguro al que le son aplicables las normas del Código de Comercio, este dada su naturaleza obligatoria es considerado como un sistema de administración de riesgos y como un modelo de aseguramiento, que se encuentra directamente relacionado con el sistema de seguridad social de un país; y 2) La clasificación dentro de la teoría general de los seguros, de si el SOAT obedece a un seguro de responsabilidad civil (seguro de daños) o por el contrario a un seguro de accidentes personales (seguro de personas) con el fin de determinar claramente como aplicaría el derecho de subrogación legal y la acumulación de indemnizaciones, tema en el cual existe una discusión entre la doctrina toda vez que desde el mismo Decreto 1032 de 1991 no se define con claridad cuál es su naturaleza jurídica, hecho que no en vano es necesario plantearlo, toda vez que existen consecuencias jurídicas que generaría clasificarlo en alguno de los dos tipos de seguros.

A continuación realizaremos un análisis desde el punto de vista doctrinal y jurisprudencial en cuanto a la naturaleza jurídica del SOAT frente a los dos temas planteados para así lograr identificarla y tener una comprensión más amplia y definida acerca del tema de estudio.

2.1. CONCEPTO DOCTRINAL

El doctrinante Efrén Ossa G., en la conferencia del Congreso Panamericano del Derecho de Seguros, celebrada en Río de Janeiro en el año 1984, se pronunció acerca de la naturaleza jurídica del SOAT así:

Lo cierto es, en todo caso, conforme a su artículo 4 (...) que todo pago se hará sin investigación previa de culpabilidad. Principio este susceptible de adopción en un régimen de seguro obligatorio de responsabilidad civil y que algunos estados han acogido sin detrimento de la naturaleza y fines de la institución (...). El seguro aparece diseñado (art. 3º) como consecuencia de cobertura de los daños corporales de que sea víctima cualquier persona, ocupante o no del vehículo causante del accidente. Restricción lógica en un seguro de accidentes. Pero que bien podría consagrarse en un seguro de responsabilidad, como lo hace la legislación de otros países. Y conveniente desde el punto de vista del mejor funcionamiento del sistema y de la significación de sus costos (...).

En la Obra titulada "*Teoría General del Seguro - El Contrato*", el doctor J. Efrén Ossa G.; ratifica su criterio sobre la naturaleza de este seguro, al expresar:

"En cuanto al **seguro obligatorio de responsabilidad civil**, cuya es (sic) _a nuestro juicio- la naturaleza del consagrado por el artículo 115 de la Ley 33 de 1986, la acción directa es palmaria a la luz de este mismo texto: "el perjudicado -dice- tendrá acción directa contra el asegurador" y su fundamento radica _sin duda_ en la finalidad de esta clase de seguro que no es otra que la protección social de las víctimas de la circulación automotora (...)" (negrilla fuera de texto).

El doctrinante se apoya en los siguientes argumentos para atribuirle al seguro obligatorio, la naturaleza de un seguro de responsabilidad civil:

"(...) 1) sólo concebido como un seguro de responsabilidad civil se explica la consagración de la acción directa a modo de excepción al art. 1133 del C. de Co.; 2) el art. 117 ibídem se ocupa de la responsabilidad civil al consignar "la fuerza extraña" como causal de liberación del demandado; 3) la C.S. de J. le da esa naturaleza al pronunciarse sobre la exequibilidad de los artículo

115 a 117 de la mencionada ley; 4) reformativa del Código Nacional de Tránsito Terrestre (decreto-ley 1344 de 1970), esta ley hace caso omiso de su art. 96 que expresamente se refiere al seguro de responsabilidad civil (...)

Por su parte, el doctor Andrés E. Ordóñez Ordóñez, comparte el criterio del precitado tratadista, al considerar la naturaleza de este seguro como de responsabilidad civil cuando afirma que:

En Colombia: la ley 33 de 1986 que fue la base que permitió por primera vez en el país instaurar el seguro obligatorio de accidentes automovilísticos introdujo una disposición que es la única que posiblemente entre nosotros ha hecho un desarrollo sobre la **responsabilidad civil** por actividades peligrosas posteriormente al artículo 2.356 del Código Civil (...) (Negrilla fuera de texto).

Es por eso notable encontrar que, sobre todo el influjo de la presencia del seguro obligatorio concebido como **seguro obligatorio de responsabilidad civil**, los países que han mantenido ese diseño han experimentado modificaciones severas en sus textos

legislativos que consagran la
responsabilidad civil en esta materia"³

Así, estructurado como un seguro de responsabilidad civil, el seguro obligatorio en algunos aspectos no se rige por los mismos principios que contempla el Código de Comercio para este tipo de seguro, por cuanto evidentemente se vuelve imperativa la necesidad de proteger a las víctimas, antes que al asegurado mismo, dentro del contexto de una actividad riesgosa, como es la conducción de vehículos automotores.

Por tal razón, el seguro obligatorio con la finalidad de cumplir la función social y proteccionista, trae consigo un conjunto de elementos que lo diferencian de un seguro de responsabilidad civil ordinario, consagrándose así tres aspectos fundamentales: La acción directa de la víctima contra el asegurador, que posteriormente fue acogida en la Ley 45 de 1990; la inoponibilidad de las excepciones y, finalmente, la subrogación del asegurador contra su propio asegurado.⁴

Existen doctrinantes que se inclinan por afirmar que el SOAT obedece a un seguro de accidentes personales, toda vez que al realizarse el pago de la indemnización de forma inmediata esta indemnización no está sometida a la responsabilidad del tomador causante del daño.

En este orden de ideas el doctor Javier Tamayo Jaramillo manifiesta:

³ *Revista doctrina y conceptos financieros 1999 Concepto: 1999021045-3- Julio 27 de 1999. Superintendente Delegado para Seguros y Capitalización [en línea] fecha de consulta 28 de julio de 2011 <http://www.superfinanciera.gov.co/Normativa/doctrinas1999/soat0170.htm>*

⁴ *Ibídem*

En efecto, consideramos que se trata de un seguro de accidentes, pues así se desprende de la denominación que el legislador le ha dado en el encabezamiento del decreto; de otro lado, la indemnización del perjudicado no está condicionada a la responsabilidad del tomador causante del daño, ya que ni siquiera la causa extraña libera de sus obligaciones al asegurador...⁵

2.2. CONCEPTO JURISPRUDENCIAL

Por su parte la Corte Constitucional, en sentencia T-105 de 1996 se pronuncia acerca de la naturaleza de servicio público de la seguridad social y por ende de la vocación solidaria que cumple el SOAT debido a que este hace parte integrante de dicho sistema:

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito, obedece a un régimen impositivo del Estado que compromete el interés general y busca de manera continua y regular satisfacer necesidades de orden social y colectivo, en procura de un adecuado y eficiente sistema de seguridad social que

⁵ Tamayo Jaramillo, J. (2007). Tratado de Responsabilidad Civil (2ª edición). Bogotá: Legis. Pág. 666

propenda por un mejor modo de vida. Así, la actividad relacionada con el manejo, aprovechamiento e inversión de los recursos captados del público, atendiendo a su propia naturaleza, reviste un interés general y, por tanto, no escapa al postulado constitucional que declara su prevalencia sobre intereses particulares, lo cual se concreta en la posibilidad de atribuirle al servicio del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito prestado por entidades particulares, el carácter de servicio público.

En el presente caso no se trata de definir si la actividad aseguradora en general es o no un servicio público, pero sí de establecer si la función que cumplen las aseguradoras particulares con respecto al otorgamiento del seguro obligatorio de accidentes de tránsito, compromete una actividad que se puede catalogar como servicio público, entendido éste como toda actividad organizada que tiende a satisfacer necesidades de interés general en forma regular y continua, de conformidad con un régimen jurídico especial, bien que se realice por el

Estado directa o indirectamente, o por personas privadas (art. 430 del C.S.T.). Sobre el particular cabe señalar, que la Ley 33 de 1986 y los Decretos reglamentarios Nos. 1032 de 1991, 2878 de 1991, 663 de 1993 y 1813 de 1994, le dieron vida jurídica al Seguro obligatorio de Accidentes de Tránsito, dotándolo del carácter de seguro de accidentes personales.

Por otra parte la Superintendencia Financiera, ente encargado de la regulación, vigilancia y control de las empresas del sector asegurador, ha indicado frente a este tema a través del comunicado “El ABC sobre el Seguro Obligatorio de Daños Corporales causados a las Personas en Accidentes de Tránsito (SOAT)” del 27 de febrero de 2009 lo siguiente:

“¿Qué es el SOAT?

R/. Es un Seguro Obligatorio para todos los vehículos automotores que transiten por el territorio nacional, ampara los daños corporales que se causen a las personas en accidentes de tránsito, incluye los vehículos extranjeros que circulan por el territorio nacional y excluye aquellos que se movilizan por vías férreas y la maquinaria agrícola.

Lo creó la Ley 33 de 1986 y se reglamentó mediante el decreto 2544 de 1987. Entró en vigencia a partir del 1

de abril de 1988, una vez la anterior Superintendencia Bancaria de Colombia (SBC) aprobó su nota técnica y tarifas. Actualmente se rige por los artículos 192 y siguientes del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero y el Decreto 3990 de 2007.

Es un seguro que hace parte del Sistema General de la Seguridad Social en Salud del país. Por lo anterior, tanto las tarifas como las coberturas están reguladas por el Gobierno Nacional.

¿Cuáles son las principales características del SOAT?

- Es un seguro de accidentes personales.
- Los asegurados son las víctimas potenciales de accidentes de tránsito.
- Cubre los daños corporales a las personas en accidentes de tránsito.
- Tiene incorporado coberturas en caso de muerte como consecuencia de un accidente de tránsito.
- Es de cubrimiento universal, es decir, cubre a todas las víctimas que resulten en accidentes de tránsito.”⁶

⁶ *Comunicaciones y publicados (Junio 27 de 2009). Documentos SOAT. Superintendencia financiera de Colombia. Consultado el 18 de julio de 2012 <http://www.superfinanciera.gov.co/index.html>*

Una vez analizados los conceptos doctrinales y jurisprudenciales acerca de la naturaleza jurídica del seguro obligatorio podemos concluir por tanto que el SOAT en cuanto a su naturaleza jurídica puede considerarse como un esquema de administración de riesgos, cuyo fundamento es la solidaridad y es operado a través de la modalidad de contrato de seguro, el cual contiene elementos propios del seguro de accidentes y otros del seguro de responsabilidad civil, no obstante la discusión existente se puede considerar que en su esencia este obedece más a un seguro de accidentes tal y como su nombre lo indica toda vez que cuenta con unas características especiales destacadas en su finalidad, es así como en el numeral 2 del artículo 192 del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, se señalan como objetivos de este seguro los siguientes:

- “a) Cubrir la muerte o los daños corporales físicos causados a las personas; los gastos que se deban sufragar por atención médica, quirúrgica, farmacéutica, hospitalaria, incapacidad permanente; los gastos funerarios y los ocasionados por el transporte de las víctimas a las entidades del sector salud;*
- b) La atención de todas las víctimas de los accidentes de tránsito, incluso las de causados por vehículos automotores no asegurados o no identificados, comprendiendo al conductor del vehículo respectivo;*
- c) Contribuir al fortalecimiento de la infraestructura de urgencias del sistema nacional de salud, y*
- d) La profundización y difusión del seguro mediante la operación del sistema de seguro obligatorio de accidentes de tránsito por entidades aseguradoras que atiendan de manera responsable y oportuna sus obligaciones”.*

Teniendo como característica adicional la obligatoriedad y unos topes máximos para las diferentes coberturas, y con estas diferentes características siendo unas propias del seguro de personas y otras de seguros de daños.

3. ANÁLISIS DEL DERECHO DE SUBROGACIÓN LEGAL FRENTE AL SOAT

Para lograr adentrarnos al tema basilar de esta investigación, debemos realizar en primer lugar un análisis de la institución de la subrogación y explicar que existen diferentes instituciones afines, que en principio se pueden llegar a asemejar y tener la misma finalidad desde el punto de vista práctico, como lo es el recobro de indemnizaciones pagadas para recuperar dichos dineros, en el caso de la repetición. Es necesario realizar un análisis comparativo con el fin de aclarar las diferencias conceptuales y jurídicas que tienen el derecho de repetición con la subrogación, máxime que dentro de la legislación estudiada en materia de SOAT el derecho de repetición se aplica en diferentes casos.

3.1. DIFERENCIAS ENTRE EL DERECHO DE SUBROGACIÓN Y EL DERECHO DE REPETICIÓN

La subrogación es una acción netamente indemnizatoria, cuyo origen radica en el contrato de seguro y su aplicación funciona con base en los mecanismos ordinarios de la subrogación. La aseguradora en el momento de pagar la indemnización se sitúa en idéntica posición que su asegurado respecto del tercero civilmente responsable, siempre y cuando este no sea el mismo asegurado y se produzca el efecto de la confusión, pudiendo entonces la aseguradora ejercitar la misma acción que correspondía a la víctima frente al tercero civilmente responsable del hecho y debiendo soportar de igual forma las mismas excepciones que hubieran podido oponérsele a su asegurado. Dicho de otro modo, la asegurada se pone en idéntica posición que su asegurado, por lo cual la

obligación de indemnizar a cargo del tercero civilmente responsable es la misma, con el solo cambio de uno de sus elementos personales por novación subjetiva.

Según el doctor Javier López y García De La Serrana en su artículo “El derecho de repetición del asegurador”:

La acción de repetición no goza de la misma naturaleza. Es acción repercutoria, independiente y autónoma, carente de apoyo contractual alguno, y que se concede al asegurador en los casos en que paga a pesar de la inexistencia de contrato, o en aquellos en que aun existiendo contrato, hay causa legal o contractual de exclusión de cobertura. En estos casos, y partiendo de que el perjudicado neto siempre debe resultar indemne, el pago que hace la aseguradora sería objetivamente indebido, al no estar soportado por causa contractual alguna, u otra legítima de atribución.

Por esa razón se configura como pago por obligación legal en beneficio del perjudicado, al que no pueden oponerse las excepciones basadas en relaciones contractuales internas entre asegurador y asegurado. Pero acto seguido, y una vez hecho el pago, se reequilibra la situación concediendo al asegurador que paga, un derecho de repetición,

que tiende a evitar situaciones indeseables de abuso y de enriquecimiento injusto.

Es incomprensible que las compañías de seguros paguen las consecuencias de los más diversos siniestros por mera liberalidad y sin vínculo contractual alguno con el responsable de lo ocurrido o con el dueño del vehículo. Si paga es porque hay un vínculo contractual, o porque aun siendo inexigible, hay obligación legal de hacerlo, sin perjuicio del derecho de repetición. En el mejor de los supuestos, el apelado debería devolver lo percibido, pues no tendría causa de atribución patrimonial conforme a los artículos 1895, 1900 y 1901 CC y el pago hecho en su nombre y por su cuenta sería objetivamente injusto.⁷

Realizado el análisis comparativo en el que se diferencia las acciones de repetición y subrogación, en cuanto a su naturaleza jurídica, origen, efectos y forma de ejercerla, vamos a estudiar cada uno de los casos consagrados en la

⁷ López y García de la Serrana, J. (2006). El derecho de repetición del asegurador. Abogado Secretario General de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguros.

legislación colombiana en materia de SOAT y estudiar los sujetos, el monto y el porcentaje en el que se pueden ejercer dichas acciones.

3.1.1. Las acciones que consagra la ley en materia de subrogación

Con el fin de analizar el punto central de la presente investigación debemos hacer un análisis del derecho de subrogación y demás instituciones afines, con el fin de establecer sus límites y verificar si jurídicamente es aplicable dicha institución al Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito.

Frente al tema de la subrogación se debe tener en cuenta, como bien lo expone el doctor Javier Tamayo Jaramillo:

En primer lugar, no sobra recordar que solo hablamos de subrogación o de acumulación de indemnizaciones cuando el daño que en principio fue causado por el conductor del vehículo asegurado, es imputable a la responsabilidad de un tercero que también participo en la ocurrencia del accidente. Ya hemos dicho que salvo en caso de culpa grave o dolo del tomador o del conductor, ni el asegurador, ni el perjudicado pueden accionar contra los primeros⁸

3.1.1.1. Sujetos en contra de quien se pueden ejercer las acciones

⁸ Tamayo Jaramillo, J. (2007). Tratado de Responsabilidad Civil (2ª edición). Bogotá: Legis. Pág. 667

Dentro del desarrollo legislativo del SOAT en Colombia en el Decreto 2544 de 1987 por el cual se reglamentan los artículos 115 y 116 de la Ley 33 de 1986, en el inciso 3º, se consagra el derecho de subrogación de las compañías de seguro contra los responsables del accidente diferentes del tomador del seguro de la siguiente forma: *“La subrogación de las compañías de seguros en los derechos y acciones contra los responsables de los accidentes, diferentes al tomador del seguro, en lo que a los amparos que tienen carácter indemnizatorio se refiere, se regirá por las normas generales del Código de Comercio”*

De ésta norma debe interpretarse que será posible la subrogación de la compañía de seguros siempre y cuando el responsable del accidente sea diferente a su propio asegurado, toda vez que no le sería posible subrogarse en contra de su propio asegurado, en la medida en que existe un vínculo contractual entre ellos, cuya esencia es proteger el patrimonio de éste. Pero en caso en que el responsable del accidente sea alguien diferente a su asegurado, no existe óbice para que la compañía de seguros busque subrogarse frente al responsable del accidente de tránsito y, que la persona responsable, pueda llamar en garantía a su compañía de seguros con la cual contrato su SOAT, para que responda por los daños ocasionados los cuales debía haber cubierto en un principio pero que simplemente por razones de garantía para las víctimas se permitió cobrar de forma indistinta a cualquiera de las aseguradoras, pudiéndose así ejercer el recobro de las indemnizaciones pagadas al tercero responsable.

3.1.1.2. Forma de ejercer las acciones, monto y porcentaje

La regulación normativa desarrollada por el Decreto 2544 de 1987 no especifica la forma en la cual deberá ser ejercida dicha acción, ni el monto y porcentaje permitido o procedente para ello, por tanto es de considerarse en este caso, tal y como lo dispone la ley, acudir a las reglas de la subrogación establecidas por el Código de Comercio en lo atinente al contrato de seguros regulados por el artículo 1096 así: *“El*

asegurador que pague una indemnización se subrogará, por ministerio de la ley y hasta concurrencia de su importe, en los derechos del asegurado contra las personas responsables del siniestro. Pero éstas podrán oponer al asegurador las mismas excepciones que pudieren hacer valer contra el damnificado.

Habrá también lugar a la subrogación en los derechos del asegurado cuando éste, a título de acreedor, ha contratado el seguro para proteger su derecho real sobre la cosa asegurada”.

Debe también analizarse cuáles de los amparos establecidos en este seguro tienen carácter indemnizatorio⁹; tales como los gastos médicos, quirúrgicos y el auxilio funerario, toda vez que el Código de Comercio en su artículo 1140, solo establece el derecho de subrogación para los amparos de tipo indemnizatorio.

3.1.2. Las acciones que consagra la ley en materia de repetición

El Decreto 1032 de 18 de abril de 1991 expedido por el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, regula integralmente el seguro obligatorio de daños corporales causados a las personas en accidentes de tránsito. En éste se consagra: **“ARTÍCULO 10. CONCURRENCIA DE VEHÍCULOS.** *En los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores asegurados cada entidad aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado. En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la*

⁹ **Art. 1088. Carácter indemnizatorio del seguro.** Respecto del asegurado, los seguros de daños serán contratos de mera indemnización y jamás podrán constituir para él fuente de enriquecimiento. La indemnización podrá comprender a la vez el daño emergente y el lucro cesante, pero éste deberá ser objeto de un acuerdo expreso.

reclamación a cualquiera de estas entidades; aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí.

Cuando en los accidentes participen dos o más vehículos y entre ellos haya asegurados y no asegurados o no identificados, se procederá según lo previsto en el presente artículo para el caso de vehículos asegurados, pero el importe correspondiente a la indemnización de los ocupantes del vehículo o vehículos no asegurados o no identificados y el pago que a los terceros estará a cargo del Fondo de que trata el artículo 13 del presente Decreto”.

Existen por tanto dos casos en los cuales se puede ejercer el derecho de repetición: El primero es el caso de la aseguradora que paga la indemnización a la víctima, frente a la(s) aseguradora(s) de los otros vehículos involucrados, por el valor de las indemnizaciones pagadas a terceros no ocupantes de ningún vehículo y el segundo caso sería el derecho de repetición que tiene la aseguradora frente al tomador del seguro, en los casos de dolo, culpa grave o vicios del contrato.

3.1.2.1. Sujetos en contra de quien se puede ejercer las acciones

En estos casos la compañía de seguros podrá ejercer el derecho de repetición contra la compañía de seguros del tercero civilmente responsable, por las indemnizaciones pagadas a terceros no ocupantes de ningún vehículo o contra el tomador del seguro, en los casos de dolo, culpa grave o vicios del contrato.

3.1.2.2. Forma de ejercer las acciones, monto y porcentaje

La naturaleza de las acciones de repetición consagradas en la ley se dirigen, en primer lugar, en forma de protección a las víctimas frente a los vicios o defectos del contrato que puedan vulnerar su derecho a la indemnización, constituyen **el**

principio de inoponibilidad de las excepciones, que consiste en que a las víctimas de los accidentes de tránsito y sus causahabientes no les serán oponibles excepciones derivadas de vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de obligaciones propias del tomador.

De esta manera, se aplica el principio estudiado, pues no son aplicables las excepciones derivadas de los vicios o defectos relativos a la celebración del contrato o al incumplimiento de las obligaciones propias del tomador a lo cual, remitiendo a la compañía de seguros a pagar en primera instancia a la víctima y después la faculta para hacer efectivo el derecho de repetición frente al tomador del seguro.

Por tanto, las normas hacen referencia aislada a diferentes mecanismos con los que cuentan las compañías de seguros para recuperar los dineros pagados en ciertos casos particulares pero no es claro en la forma, cuantía y procedimiento para realizarlo. En cuanto a lo regulado en los casos de concurrencia de vehículos se determina; que “En los casos de accidentes de tránsito en que hayan participado dos o más vehículos automotores asegurados cada entidad aseguradora correrá con el importe de las indemnizaciones a los ocupantes de aquel que tenga asegurado. En el caso de los terceros no ocupantes se podrá formular la reclamación a cualquiera de estas entidades: aquella a quien se dirija la reclamación estará obligada al pago de la totalidad de la indemnización, sin perjuicio del derecho de repetición, a prorrata, de las compañías entre sí. Cuando en los accidentes participen dos o más vehículos y entre ellos haya asegurados y no asegurados o no identificados se procederá según lo previsto en el presente numeral para el caso de vehículos asegurados, pero el importe correspondiente a la indemnización de los ocupantes del vehículo o vehículos no asegurados o no identificados y el pago que a los terceros corresponda estará a cargo del Fondo de que trata el artículo 198 numeral 1º del presente Estatuto” (Subrayas fuera del texto original)

Para la comprensión del tema es necesario distinguir dos momentos importantes: El primero es la atención inicial a la víctima para lo cual no es requisito probar la responsabilidad al momento de ser atendida para que opere la cobertura del seguro obligatorio frente a lo cual únicamente se debe probar el hecho y, el otro momento es el análisis del juicio de responsabilidad frente a los hechos una vez realizado el pago por la compañía de seguro y haber atendido efectivamente a la víctima, en el cual se analiza si es posible o no la realización del recobro de los dineros pagados por la compañía de seguros, una vez se verifique quien es el civilmente responsable.

Se debe diferenciar en sentido estricto que una cosa es que frente al SOAT por su naturaleza esencial solidaria y proteccionista de las víctimas, en la reclamación no se tenga que entrar a probar la responsabilidad y la culpa para el pago de la indemnización, y otra muy diferente es que una vez realizado dicho pago en virtud de una relación contractual la compañía aseguradora que pagó los gastos e indemnizaciones con ocasión del accidente de tránsito, previa verificación de la responsabilidad en cabeza de un tercero diferente a su asegurado, busque la subrogación legal para recobrar los dineros por el pagados.

4. TIPOS DE COBERTURA DEL SOAT

El seguro obligatorio de accidentes de tránsito consagra 5 tipos de coberturas, las cuales están establecidas por víctima y con topes máximos determinados en salarios mínimos legales diarios vigentes.

En relación a las tarifas definidas para las primas pagadas por los propietarios de los vehículos, se debe resaltar que estas están reguladas directamente por el

gobierno y se definen por tarifas diferenciales que hacen que estas varíen de acuerdo al riesgo de cada uno de los vehículos, operando además un sistema de subsidios cruzados, con el fin de garantizar su función social, haciendo que algunos propietarios de vehículos paguen un mayor valor del riesgo que asumen y otros un menor valor.

El valor de la prima pagada por cada uno de los propietarios de vehículos automotores para la adquisición de la póliza se divide en varios porcentajes que tienen destinos diferentes con el fin de brindar estabilidad al sistema, estos porcentajes se distribuyen de la siguiente forma: del 100% del valor de la prima se destina un 33% al FOSYGA (fondo de solidaridad y garantía), 13,2% al FONSAT, un 2% al fondo de prevención vial, un 0,31% al RUNT y finalmente un 51% corresponde a la prima de la aseguradora.

En este orden de ideas se debe entender por tanto que con base en los aportes anteriormente mencionados, se observa que el FOSYGA recibe un gran porcentaje de los aportes del SOAT con la finalidad de garantizar varios beneficios entre los cuales se establece que una vez superados los topes máximos de cobertura del SOAT, el FOSYGA contribuye con unos valores adicionales a este monto hasta por 300 SMDLV para el caso de gastos médicos, quirúrgicos y hospitalarios los cuales deben ser solicitados por la clínica u hospital. Ahora bien, una vez se exceda de los 500 SMDLV iniciales y los 300 SMDLV adicionales cubiertos por el FOSYGA, los gastos adicionales deberán ser asumidos por la EPS o la Entidad de Medicina Prepagada a la cual esté afiliada la víctima o en caso tal que el accidente de tránsito sea calificado como accidente de trabajo estos excedentes los reconocerá la Administradora de Riesgos profesionales (ARP).

El FOSYGA también cubre las indemnizaciones de las víctimas de accidentes de tránsito sobre las cuales se generó un daño y no es posible lograr identificar el

vehículos que le causó el daño, como en los casos de choque y fuga, o cuando el vehículo que causó el daño no cuenta con SOAT. Toda vez que según la naturaleza del seguro se debe garantizar la atención e indemnización de las víctimas.

Coberturas del SOAT propias del seguro de daños.

Gastos médicos hasta 500 smldv

Gasto de transporte y movilización de víctimas hasta 10 smldv

Gastos funerarios 150 smldv

Coberturas del SOAT propias del seguro de personas.

Incapacidad permanente 180 smldv

Muerte de la víctima 600 smldv

**5. PROCEDIMIENTO QUE CONSAGRA LA LEY PARA RECOBRO DE DAÑOS
EN MATERIA DE SOAT**

Dentro del análisis legislativo realizado en la presente investigación se observa que existen diferentes mecanismos para recobrar las indemnizaciones pagadas con ocasión de un accidente de tránsito que fueron pagadas por el SOAT haciendo referencia a las instituciones de la subrogación legal y al derecho de repetición. En materia de subrogación la ley consagra únicamente la potestad que tiene la compañía de seguros para subrogarse frente a los terceros responsables del accidente y recobrar los dineros pagados a título de indemnización a las víctimas; por otra parte, en cuanto al derecho de repetición la ley consagra de forma expresa unos casos específicos en los cuales se faculta a la compañía de seguros para recobrar al tomador de la póliza los dineros pagados a las víctimas, pero en ninguno de los dos casos define el procedimiento específico por medio del cual se ejerza dichas acciones, por tanto con el fin de buscar suplir estos vacíos

jurídicos se debe dar aplicación a la teoría general del negocio jurídico y las obligaciones buscando concretarlo a través de las figuras comunes en materia de responsabilidad civil y de seguros, tomando las reglas generales del Código de Comercio en materia de seguros tales como los artículos 1096, 1098 y 1099.

Por tal razón, se puede buscar el recobro directo entre la compañías de seguros aplicando los convenios que existen entre las diferentes compañías del sector asegurador o el procedimiento definido por la ley 45 de 1990 así *"En el seguro de responsabilidad civil los damnificados tienen acción directa contra el asegurador. Para acreditar su derecho ante el asegurador de acuerdo con el artículo 1077, la víctima en ejercicio de la acción directa podrá en un sólo proceso demostrar la responsabilidad del asegurado y demandar la indemnización del asegurador"*

CONCLUSIONES

De acuerdo al análisis realizado en la presente investigación podemos concluir, en primer lugar, que el SOAT (Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito) es una herramienta jurídica que cada día cobra más importancia en el mundo, dado el aumento exponencial de producción de vehículos en serie, que unido a los atrasos en materia de infraestructura vial y demás factores de carácter sociológico que aumentan sustancialmente el riesgo potencial de accidentes de tránsito y por ende el índice de víctimas, hace necesario que exista un seguro de carácter obligatorio que garantice la atención de las víctimas de forma oportuna y eficiente.

Actualmente en Colombia en lo referente a coberturas y topes máximos de gastos, estos no son suficientes al momento de brindar la atención a la víctimas, o resultan irrisorios al momento de resarcir los daños ocasionados por una invalidez o muerte de las víctimas y, sin lugar a dudas, se hace necesario definir la creación del seguro de responsabilidad civil que cubra no solo los daños ocasionados a las víctimas directamente relacionados con las lesiones o muerte, sino también el pago de daños de carácter patrimonial, brindando así una mayor seguridad jurídica al pago de la indemnización en materia de accidentes de tránsito.

En cuanto al tema principal de la investigación se puede concluir que el derecho de subrogación en materia de SOAT en Colombia es una institución plenamente aplicable frente a las coberturas propias del seguro de daños, pero que actualmente no es puesta en práctica por razones de orden social, debido a que según su naturaleza solidaria la cual busca ser un apoyo y complemento al sistema de seguridad social del país, por lo cual las compañías de seguro no realizan el recobro de las indemnizaciones pagadas. Pero es evidente que existe

la posibilidad jurídica de ser aplicada la subrogación ya que cuenta con un sustento normativo que faculta a la compañía de seguros para cobrar al tercero civilmente responsable del accidente los gastos pagados a las víctimas a título de indemnización y por ende podría hacerlo también frente a la compañía aseguradora del tercero civilmente responsable. Por lo tanto en este orden de ideas las compañías de seguros podían ejercer dicho derecho de subrogación aplicando los mismos mecanismos de la subrogación convencional comprendidos en la Ley 45 de 1990 y actualmente se aplican entre las compañías de seguros bajo convenios de choque por choque, haciendo claridad que solo será posible frente a las coberturas que obedecen a los elementos de seguro de daños como gastos quirúrgicos, médicos u hospitalarios a los cuales es predicable la subrogación de forma exclusiva, tal y como lo manifiesta la ley.

BIBLIOGRAFÍA

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

Cortes, H. (2012). Cumulo de indemnizaciones por un mismo daño, Extraído el 15 de Febrero de 2012 de www.hernancortescorrea.com

López y García de la Serrana, J. (2006). El derecho de repetición del asegurador. Abogado Secretario General de la Asociación Española de Abogados Especializados en Responsabilidad Civil y Seguros. Extraído el 15 de Febrero de 2012 de <http://www.asociacionabogadosrcs.org/>

ARTICULOS DE REVISTA

Gil Botero, E. (2004). Concurrencia de la indemnización y las prestaciones sociales. *Responsabilidad Civil y del Estado*, 14, 47-62.

Hoyos Duque, R. (2002). Cúmulo de Indemnizaciones. *Responsabilidad Civil y del Estado*, 12, 29-51.

Valencia, G. (5 de Marzo de 2007). SOAT a punto de colapsar por mayor venta de motos. *El tiempo*.

Gaviria Fajardo, R. (2007). El SOAT: una mirada al futuro del ramo. *Fasecolda*, 123, 43-46.

Gaviria Fajardo, R. (2006). El impacto del nuevo parque automotor en Colombia. *Fasecolda*, 119, 38-39.

Mantilla, F. (2004), La norma de indemnización de perjuicios causados por las actividades peligrosas (art. 2356 c.c.). *Opinión Jurídica*. 3 (6), 101-124.

Navas, M. (2009). Víctimas de accidentes de tránsito. Su protección en el mundo a través del aseguramiento obligatorio y breve referencia al sistema implantado. *Revista Ibero-Latinoamericana*, 31, 13-32.

LEYES Y DECRETOS

Decreto que reglamentó los artículos 115 y 116 de la Ley 33, 2544 (1987).

Decreto que reglamenta el funcionamiento del Fondo de Solidaridad y Garantía del Sistema General de Seguridad Social en Salud, 1283 (1996).

Decreto que reglamenta la Subcuenta del Seguro de Riesgos Catastróficos y Accidentes del Tránsito del Fondo de Solidaridad y Garantía, Fosyga, 3990 (2007).

LIBROS

Ossa Gómez, J. E. (1984). *Teoría general del seguro: el contrato*. Bogotá: Temis.

Monterroso Casado, E. (2001). *Responsabilidad civil por accidentes de circulación: la concurrencia de causas*. España: Aranzadi.

Olano Valderrama, C.A. (2006). *Tratado técnico-jurídico sobre accidentes de circulación y materias afines* (8ª edición). Bogotá: Librería del profesional.

Ordoñez, A.E. (2008). *El contrato de seguro Ley 389 de 1997 y otros estudios*. Bogotá: Universidad externado de Colombia.

Reglero Campos, L.F. (2007). *Accidentes de circulación: Responsabilidad Civil y Seguros* (2ª edición). España: Thomson-Aranzadi.

Tamayo Jaramillo, J. (2007). *Tratado de Responsabilidad Civil* (2ª edición). Bogotá: Legis.